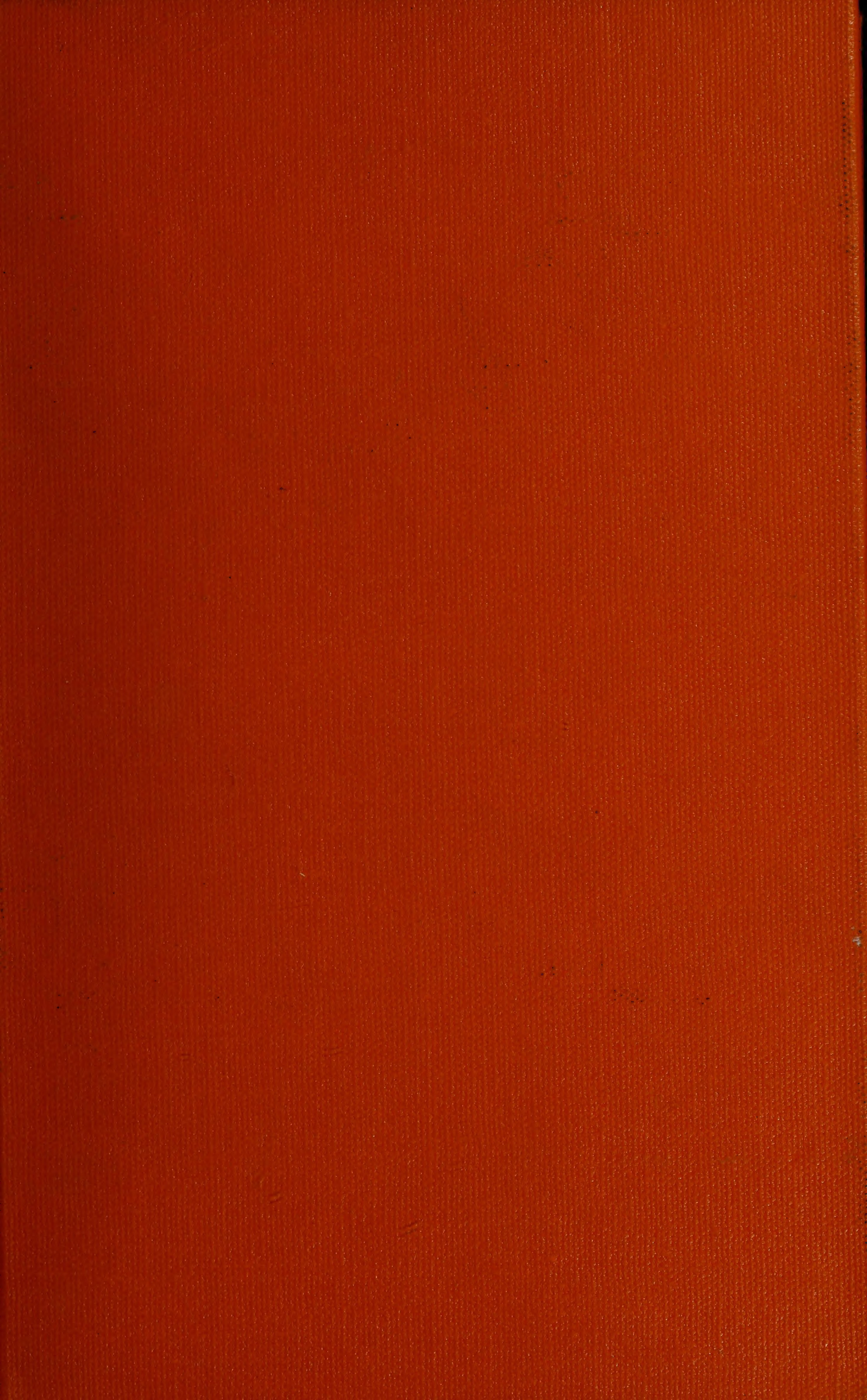
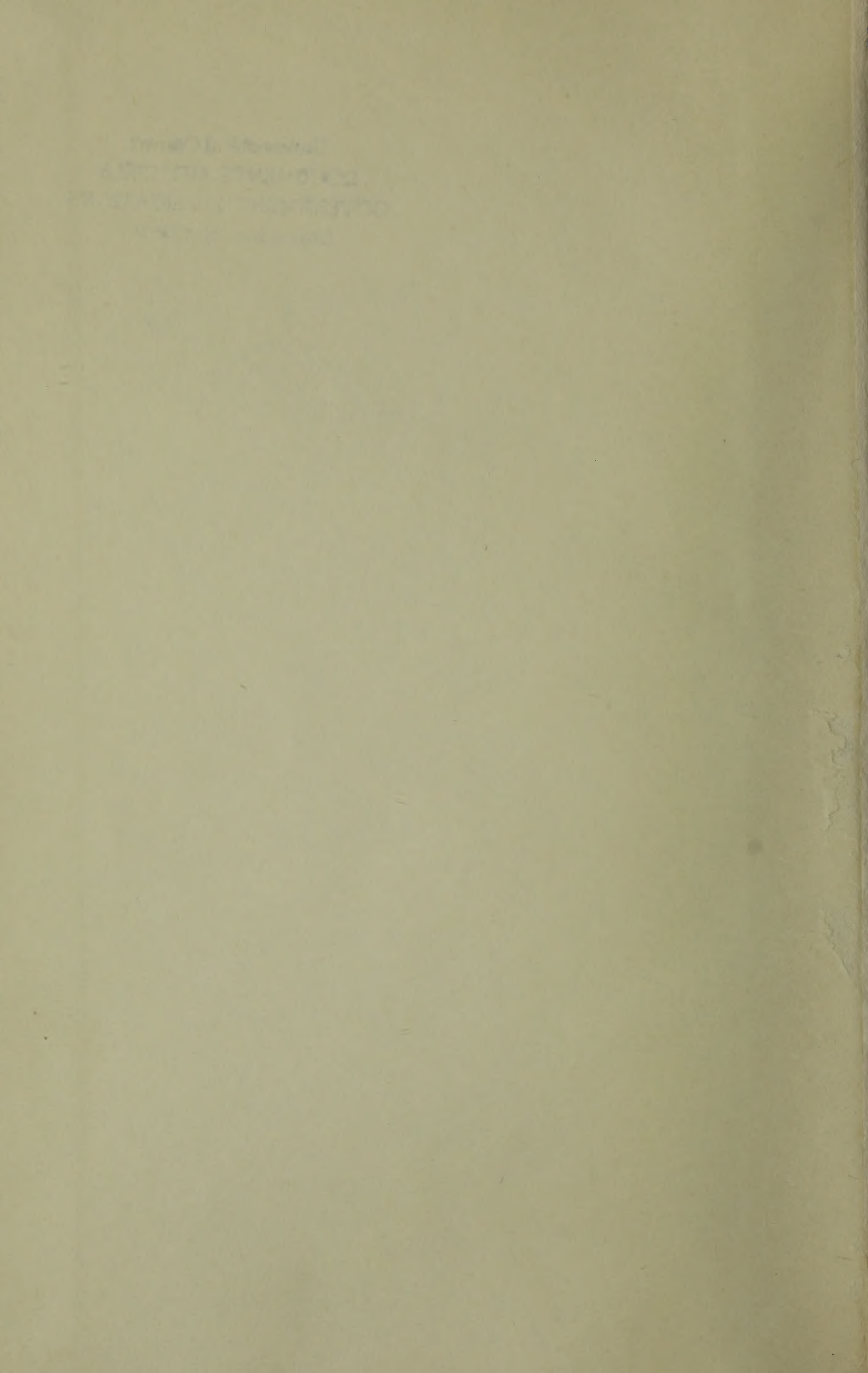




DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 4.

CINQUIÈME SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1872.

DOCUMENTS DE LA SESSION.

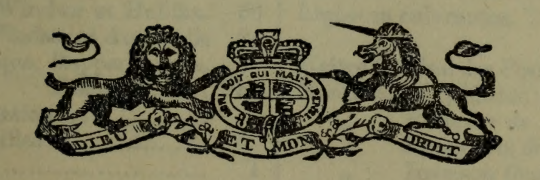
VOLUME 4.

CINQUIÈME SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION DE 1872.



VOLUME V.

Imprimée par I. B. Taylor, 29, 30 & 31, Rue Rideau, Ottawa.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

VOL. V., SESSION 1872.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME NO. 1.

No. 1 .. COMPTES PUBLICS DE LA PUISSANCE DU CANADA :—Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

BUDGET :—Sommes requises pour le service de la Puissance du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1873.
Supplémentaire ;—pour l'année expirant le 30 juin 1872.
Supplémentaire ;—pour l'année expirant le 30 juin 1873.

MATIÈRES DU VOLUME No 2.

No. 2 .. MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport pour l'année expirée le 30 juin 1871.

No. 2A.. AGRICULTURE :—Rapport du ministre pour 1871.

MATIÈRES DU VOLUME No 3.

No. 3 .. COMMERCE ET NAVIGATION DE LA PUISSANCE DU CANADA :—Tableaux du, pour l'année expirée le 30 juin 1871.

No. 4 .. TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du ministre, pour l'année expirée le 30 juin 1871.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

No. 5 .. MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport annuel du département, pour l'année expirée le 30 juin 1871.

———Rapports du ministre de la marine et des pêcheries ; et mémoires et documents préparés par l'honorable M. *Campbell* en rapport avec sa mission en Angleterre ; et dépêches de Son Excellence le Gouverneur-Général au secrétaire des colonies, au sujet des pêcheries, etc., etc. (*Pas imprimé.*)

———Correspondance, etc., relative à la conduite, suspension et démission de M. *W. Cooke,* garde-pêche, dans le comté de Bonaventure. (*Pas imprimée.*)

———Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et le gouvernement impérial, ayant trait à l'enlèvement illégal, par des citoyens américains, dans le port de Guysboro', dans la Nouvelle-Ecosse, de la goëlette américaine "*C. H. Horton,*" alors qu'elle était sous la garde de la Cour d'Amirauté en Canada en attendant sa décision.

———Correspondance entre le ministre de la marine et des pêcheries et la chambre impériale de commerce, à l'effet d'accorder des certificats de capacité de capitaines à des pilotes.

MATIÈRES DU VOL. NO. 5.

No. 6 .. REVENU DE L'INTÉRIEUR DE LA PUISSANCE DU CANADA :—Rapport, états et statistiques du, pour l'année expirée le 30 juin 1871.

No. 7 .. STATISTIQUES DIVERSES DU CANADA pour l'année 1869–70. Partie I. Rapports municipaux, Ontario.

No. 8 .. MILICE :—Rapport sur l'état de la milice de la Puissance du Canada, pour l'année 1871.

MATIÈRES DU VOL. NO. 6.

No. 9 .. ASSURANCES :—Etats fournis par les compagnies d'assurance conformément à l'acte 31 Vict., chap. 48, sect. 14.

No. 10 .. COLOMBIE BRITANNIQUE :—Rapport de l'honorable H. L. Langevin, C. B., Ministre des Travaux Publics.

No. 11 .. BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire sur son état.

No. 12 .. BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :— Etat général y relatif pour certains districts de la province de Québec. (*Pas imprimé.*)

No. 13 .. BANQUES :—Listes des actionnaires des diverses banques de la Puissance du Canada, conformément à l'acte 34 Vict., chap. 5, sect. 12.

No. 14 .. RECENSEMENT :—Rapports pour l'année 1871, en vertu de l'acte 33 Vict., chap. 21. (*Pas imprimé.*)

———Rapport de ce qui a été fait, en vertu de "l'Acte du Recensement," conformément à la 27ème clause du dit acte. (*Pas imprimé.*)

No. 15.. EXPÉDITION DE MANITOBA :—Etat de la dépense sous l'autorité d'un mandat spécial émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., ch. 5, sec. 35, paragraphe 2, et à un ordre en conseil du 17 octobre 1871.

———— Ordre en conseil, en date du 17 octobre 1871, relatif à l'appropriation de $100,000 pour faire face à la dépense de l'expédition alors sur le point de se rendre à Manitoba.

No. 16.. DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des mandats émis sous l'autorité d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet 1871 jusqu'au 31 mars 1872, et portés au compte du crédit ouvert pour dépenses imprévues autorisées par l'acte 34 Vic., ch. 1, cédule B.

No. 17.. FONDS DE RETRAITE :—Etat de toutes les allocations et gratifications faites en vertu de l'acte 33 Vic., ch. 4, intitulé : " Acte pour mieux assurer l'efficacité du service civil du Canada en accordant une pension dans certains cas aux personnes qui y sont employées."

———— Etat des cas où des additions ont été faites au nombre réel d'années de service des personnes employées dans le service civil et qui ont été mises à la retraite, en vertu des dispositions de l'acte 33 Vic., ch. 4.

No. 18.. TRAITÉ DE WASHINGTON :—Message de Son Excellence le Gouverneur-Général transmettant, pour l'information de la Chambre des Communes, certaines dépêches et minutes du Conseil Privé, ayant trait au traité de Washington.

———— Message de Son Excellence le Gouverneur-Général transmettant, pour l'information de la Chambre des Communes, certaines dépêches et correspondances entre les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse, de Terreneuve et l'Ile du Prince-Edouard et le gouvernement impérial, au sujet des clauses du traité de Washington relatives aux pêcheries.

No. 19.. RIVIÈRE ROUGE :—Cédule des réclamations résultant de l'insurrection récente à Manitoba, par l'honorable Recorder de Manitoba.

———— Réponse à une adresse. Etat détaillé de toutes les réclamations des différentes personnes mentionnées dans le rapport de F. G. Johnson, le commissaire auquel ont été renvoyées, pour investigation, les réclamations des personnes qui ont souffert de l'insurrection dans la Terre de Rupert, en 1869–70, indiquant item par item la nature de ces réclamations, etc. ; aussi, copie des instructions qui ont été données au dit commissaire Johnson. (*Pas imprimée.*)

———— Réponse à une adresse. Etat détaillé de toutes les réclamations de John Schultz, écr., déposées, soit entre les mains du gouvernement, soit entre celles du Recorder Johnson, indiquant item par item la nature de ces réclamations, la preuve qui en a été faite, etc. ; aussi, copie des instructions qui ont pu être données au dit Recorder Johnson, touchant ces réclamations, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 20.. BILLETS PROVINCIAUX ET DE LA PUISSANCE :—Etat de la circulation des billets provinciaux et de la Puissance le 31 mars 1872. (*Pas imprimé.*)

No. 21.. BANQUE DU HAUT-CANADA :—Etat des affaires de la Banque du Haut-Canada, le 31 mars 1872, comparé avec celui du 30 juin 1871, transmis au Parle-

ment, en conformité des actes 33 Vic., ch. 40, sec. 9, et 34 Vic., ch. 8, sec. 9.

MATIÈRES DU VOL. NO. 7.

No. 22.. SECRÉTAIRE D'ETAT POUR LE CANADA :—Rapport pour l'année expirant le 30 juin 1871.

————————Rapport de la Division des Sauvages du département du Secrétaire d'Etat pour les Provinces.

No. 23.. STATUTS DU CANADA :—Etat officiel de la distribution des statuts du Canada de la 34 Victoria, 4e session du premier parlement, 1871, en conformité des dispositions de l'acte 31 Vic., ch. 1, sec. 14. (*Pas imprimé.*)

No. 24.. RECETTES ET DÉPENSES DU CANADA :—Etat des recettes et dépenses du Canada, depuis le 1er juillet 1861 jusqu'au 31 mars 1872.

No. 25.. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Rapport annuel des Commissaires.

————————Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toutes autres parties, tel qu'ingénieurs et entrepreneurs, touchant le pont du chemin de fer Intercolonial, qui doit être construit sur la rivière Miramichi.

————————Réponse à une adresse. Etat indiquant tous les frais et charges se rattachant à l'exploration et à l'administration des affaires du chemin de fer Intercolonial, depuis la date du dernier état soumis à cette Chambre sur le sujet jusqu'à ce jour; le montant en sommes séparées des frais de voyage et les autres dépenses des Commissaires, y comprises celles du commissariat depuis la date ci-dessus.

————————Réponse à une adresse. Lettres et documents échangés entre le gouvernement de la Puissance, les Commissaires du chemin de fer Intercolonial et autres personnes intéressées dans les affaires en question, savoir :—Au sujet du loyer payé par les dits Commissaires pour l'usage de la maison maintenant occupée à Newcastle, par A. Light, Ecr., et le bureau Intercolonial, indiquant quel était le propriétaire

1o.—De la dite maison à l'époque où elle fut ainsi louée.

2o.—Des terrains obtenus pour la station du chemin de fer.

3o.—De l'ancien chantier de construction qui devait servir de terminus maritime.

4o.—Des vieilles maisons commerciales maintenant occupées comme maison de douane à Newcastle, indiquant séparément le montant payé annuellement pour le loyer, les dommages causés aux terrains, et le prix payé ou à être payé pour chacune des dites maisons, et à qui, quand et comment?

No. 26.. INVASION FÉNIENNE, CANADA :—Réponse à une adresse. Copie de toute dépêche et de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance et le gouvernement impérial au sujet des réclamations résultant de l'invasion du Canada par les féniens, etc.; aussi copie du rapport sur l'association fénienne préparé par Lord Tenterden.

————————MANITOBA :—Réponse à une adresse. Copie de toute correspondance avec le lieutenant-gouverneur A. G. Archibald et M. McMicken, commissaire des terres, concernant l'invasion fénienne de Manitoba, et les rapports du dit lieutenant-gouverneur avec Louis Riel, etc.

No. 27... PÉNITENCIERS :—Rapport des directeurs des pénitenciers de la Puissance du Canada, pour l'année 1871.

No. 28.. SAUVAGES :—Réponse à une adresse. Copie de toute correspondance au sujet de la nomination d'un commissaire ou de commissaires des affaires des Sauvages dans Northumberland, N.-B. (*Pas imprimée.*)

No. 29.. EDIFICES PROVINCIAUX, HALIFAX :—Message du Gouverneur-Général transmettant une certaine correspondance avec la sentence arbitrale, au sujet des réclamations de la Nouvelle-Ecosse, à propos des édifices provinciaux à Halifax.

No. 30.. TRIDER, ALBERT :—Réponse à une adresse. Rapports officiels relatifs à la mort par suite d'un accident sur le chemin de fer du gouvernement entre Windsor et Halifax, d'Albert Trider, employé sur le dit chemin, et sur toutes les procédures à l'enquête du coroner ; aussi, un état de tous les accidents survenus sur le dit chemin. (*Pas imprimée.*)

No. 31.. EXPLORATION GÉOLOGIQUE :—Compte des sommes dépensées sous l'autorité de l'acte 31 Vic., ch. 67, pour l'exploration géologique du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1871.

——————————Rapport sommaire des explorations géologiques, en date du 20 mai 1872.

No. 32.. PERLEY, M. (I. C.) :—Réponse à une adresse. Copie de tous rapports faits par M. Perley, I. C., sur les moyens les plus pratiques et les plus sûrs d'assurer et maintenir libre la navigation sur la rivière St. Jean, N.-B., à l'endroit ou près de l'endroit appelé Battures d'Oromocto. (*Pas imprimée.*)

No. 33.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Premier rapport de progrès sur le chemin de fer canadien du Pacifique, par S. Fleming, écr., ingénieur-en-chef.

——————————Réponse à une adresse. Copie de toutes instructions et correspondance avec les ingénieurs chargés des divisions B, C, D et E, de l'exploration du chemin de fer canadien du Pacifique, et de tout rapport d'investigation sur la cause de la suspension de l'exploration de la division C, de la dite exploration, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 34.. CHEMIN DE FER WINDSOR ET ANNAPOLIS :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis, y compris tous mémoires ou protestations adressés au gouvernement par la compagnie, et tous arrangements conclus entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du gouvernement entre Windsor et Halifax, relativement au privilége de se servir du dit chemin. (*Pas imprimée.*)

No. 35.. PROVINCE DU CANADA, DETTE DE LA :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement de la Puissance avec les gouvernements des provinces de Québec et d'Ontario au sujet du partage du surplus de la dette de la ci-devant province du Canada, etc. ; et correspondance avec les gouvernements des différentes provinces de la Puissance relativement à toutes demandes faites pour accorder des subsides additionels ou des conditions financières plus favorables que celles qui leur sont faites par l'acte de confédération. (*Pas imprimée.*)

No. 36.. ACTE DES ECOLES, NOUVEAU-BRUNSWICK :—Réponse à une adresse. Corres-

pondance ou autres documents relatifs à l'acte des écoles, passé par la législature locale du Nouveau-Brunswick, qui ont eu lieu entre le gouvernement de la Puissance et celui du Nouveau Brunswick.

No. 37... HAMEL, A., JR. :—Réponse à une adresse. Correspondance échangée entre le gouvernement et des officiers de douane de la Puissance ou des Etats-Unis, au sujet de la saisie faite entre les mains de M. A. Hamel, fils, d'une certaine quantité de marchandises appartenant à la maison "Jos. Hamel et Frères," de Québec. *(Pas imprimée).*

——————RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE :—Do, do. *(Pas imprimée.)*

No. 38... OFFICIERS DU GOUVERNEMENT DE LA PUISSANCE :—Réponse à une adresse. Etat indiquant les noms, l'origine, la croyance, la position et le salaire de tous les employés du gouvernement de la Puissance, avec les états de tous les départements publics, du Sénat, de la Chambre des Communes, et de la commission du chemin de fer Intercolonial.

No. 39... BOSSÉ, HON. M. LE JUGE :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et celui de la province de Québec et l'honorable juge Bossé, au sujet du refus de cet honorable juge de se conformer à l'ordre du gouvernement de Québec, lui enjoignant de résider à Montmagny, dans le district de Montmagny. *(Pas imprimée.)*

No. 40... BUREAU DE POSTE D'HALIFAX :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le maître de poste d'Halifax, N.-E., et l'honorable maître-général des postes, au sujet de la soustraction de lettres d'argent du bureau de poste. *(Pas imprimée.)*

No. 41... DROITS DE DOUANES, BAIE D'HUDSON :—Droits de douanes prélevés aux ports de la Baie d'Hudson, 1868-69, 1869-70 et 1870-71. *(Pas imprimé.)*

No. 42... RIVIÈRES THAMES ET SYDENHAM :—Réponse à une adresse, plans, rapports, spécifications et contrats ayant trait à l'amélioration de la navigation des rivières Thames et Sydenham, depuis 1867.

No. 43... HAVRE DE PASPÉBIAC :—Réponse à une adresse. Correspondance, rapports et plans relatifs à la rade de Paspébiac : 1o. comme havre de refuge, 2o. comme havre d'hiver en communication avec le chemin de fer Intercolonial.

No. 44... CANAL DE LA BATTURE STE. CLAIRE :—Réponse à une adresse. Rapport des ingénieurs ou autres nommés pour s'enquérir de la localisation du canal sur la batture Ste. Claire, du côté canadien, par le gouvernement des Etats-Unis.

No. 45... CAUSES EN APPEL :—Réponse à une adresse. Etat du nombre de causes qui, pendant les trois dernières années, du 1er janvier 1869 au 1er janvier 1872, ont été portées devant Sa Majesté en son Conseil Privé, sur appel de jugements rendus dans chacune des provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse. *(Pas imprimé.)*

No. 46... SERVICE DE LA MALLE, JOLIETTE :—Réponse à une adresse, etc., ayant rapport à l'établissement d'une malle quotidienne entre Joliette, St. Ambroise de Kildare, et Ste. Mélanie d'Aillebout, dans le comté de Joliette. *(Pas imprimée.)*

No. 47... Employés publics des Départements :—Réponse à une adresse. Etat indiquant toutes les sommes d'argent payées à tout officier ou commis de département, sous forme de salaire extra pour service extra ou autrement, en aucun temps, durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1871. *(Pas imprimée.)*

——————————————Réponse à une adresse. Etat indiquant toutes sommes d'argent exigées ou reçues pour salaires, services extra et frais de voyage, ou pour tout autre objet, par les divers députés chefs et officiers de département à Ottawa, etc. *(Pas imprimée.)*

No. 48... Frontière du Nord-Ouest :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement de la Puissance et celui d'Ontario au sujet de la frontière nord-ouest d'Ontario.

No. 49... Sauvages, Iroquois : —Réponse à une adresse. Correspondance échangée depuis le premier novembre dernier, entre le gouvernement, l'agent à Caughnawaga, et les Sauvages Iroquois, au sujet de la conduite des chefs de ces Sauvages. *(Pas imprimée.)*

No. 50.. Impressions confidentielles :— Réponse à une adresse. Comptes payés ou reçus pour impressions départementales et confidentielles depuis la date des derniers états soumis, avec copie des ordres en conseil y relatifs, et de tous comptes payés ou reçus pour reliure depuis que l'ouvrage a été donné sans soumissions au présent entrepreneur.

No. 51... Canal de Grenville :—Réponse à une adresse demandant copie de toute soumissions transmises pour la réparation et l'agrandissement du canal de Grenville, et aussi copie de tous contrats conclus, ordres en conseil et tous autres documents y relatifs. *(Pas imprimée.)*

No. 52... Canal Welland :—Réponse à une adresse. Rapports faits par l'ingénieur en charge du canal Welland en l'année 1871, indiquant la quantité d'excavation dans le sol et dans le roc requise pour mettre le canal de niveau avec le lac Erié, par voie du Port Colborne et du Port Maitland respectivement ; aussi, copie de tous rapports sur le même sujet par l'ingénieur en chef du dit département. *(Pas imprimée.)*

No. 53... Observations Météorologiques :—Réponse à une adresse. Correspondance avec le gouvernement des Etats-Unis et toute personne de la Puissance, au sujet d'observations météorologiques et de rapports sur la température.

No. 54... Droits d'Auteurs :—Réponse à une adresse ayant trait à la question des droits d'auteur. *(Pas imprimée.)*

No. 55... Punitions corporelles :—Réponse à une adresse. Cas dans lesquels la sentence de punitions corporelles a été mise à effet en Canada. *(Pas imprimée.)*

No. 56... Phares :—Réponse à une adresse. Soumissions pour la fourniture d'huile de charbon pour les phares, pour les années 1870, 1871 et 1872, avec les rapports des inspecteurs sur les échantillons. *(Pas imprimée.)*

No. 57... Territoires du Nord-Ouest, Liqueurs Enivrantes :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement et le lieutenant-gouverneur de

Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, au sujet de l'introduction de liqueurs enivrantes, d'armes, munitions et autres choses pour être vendues aux natifs du dit Territoire et autres personnes y résidant. *(Pas imprimée.)*

No. 58... LOIS DE MANITOBA :—Réponse à une adresse. Lois de Manitoba, décrétées durant la dernière session de la législature locale, au sujet de l'inscription et des qualifications des électeurs, et de la constitution d'une cour suprême. *(Pas imprimée.)*

No. 59.. ELECTIONS, COLOMBIE-BRITANNIQUE ET MANITOBA :—Rapport d'après les archives des élections des membres de la présente Chambre des Communes pour la Colombie Anglaise et Manitoba, indiquant le nombre total de votes enregistrés dans chaque division électorale où il y a eu constestation, avec le nombre total de votes enregistrés dans chaque telle division, le nombre de votes inscrits sur les listes électorales de ces divisions respectivement, et la population de chaque collége électoral telle qu'indiquée par le dernier recensement, préparé par le greffier de la couronne en chancellerie.

No. 60.. RÉSERVE DES SAUVAGES, SARNIA :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le secrétaire d'Etat pour les provinces et toute partie ou parties, y compris les officiers du département, touchant le lot de front No. 51 de la réserve des Sauvages, à Sarnia. *(Pas imprimée.)*

No. 61.. COMMERCE DES INDES OCCIDENTALES :—Réponse à une adresse. Correspondance, etc, depuis le 1er juillet 1867 ayant trait aux relations entre le Canada et les Antilles.

———— RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE :—Do, do. *(Pas imprimé.)*

No. 62.. CANAL DE LA BAIE VERTE :—Réponse à une adresse. Rapport et estimés ayant trait au canal de la Baie Verte.

No. 63.. RAVIN DE SHIPPEGAN :—Réponse à une adresse. Correspondance, Ordres en conseil, Rapports, Estimations, relatifs au creusement du ravin de Shippegan. *(Pas imprimée.)*

No. 64.. EMIGRANTS, FORT GARRY :—Etat indiquant la dépense encourue pour procurer des voitures et des hommes à l'endroit appelé "Prince Arthur's Landing" pour le transport des émigrants à Fort Garry; ainsi que pour le même service depuis le terminus ouest du lac Supérieur et le chemin de Shebandowan jusqu'au côté nord du Lac des Bois; et depuis le Lac des Bois jusqu'au Fort Garry; aussi, le nombre d'émigrants transportés sur la dite route.

No. 65.. PRODUITS EN ENTREPÔT :—Réponse à une adresse. Correspondance relative à des honoraires exigés par des officiers américains sur des denrées et produits passant par les Etats-Unis en entrepôt.

No. 66.. CHARRUES :—Réponse à une adresse. Nombre de charrues à double soc entrées au port de Guelph, la valeur de ces charrues, le nombre de celles qui ont payé un droit, le nombre (s'il en est) qui n'ont point payé de droit. *(Pas imprimée.)*

No. 67 .. LAC MUD :—Réponse à une adresse. Correspondance concernant la construction d'une digue à la décharge du lac dit "Mud Lake," dans le township de Bedford, dans le comté d'Addington, Ontario, en l'année 1871. *(Pas imprimée.)*

No. 68 .. EMBAUCHAGE DES MATELOTS :—Réponse à une adresse. Correspondance depuis le 1er juillet 1869, au sujet de l'engagement ou de la désertion des matelots, ou de ce qui est connu sous le nom d'embauchage. *(Pas imprimée.)*

No. 69 .. HONORAIRES DES INSPECTEURS DE BOIS :—Réponse à une adresse. Tarif des honoraires, en vertu du chap. 46 des Statuts Refondus du Canada, qui sont maintenant exigés des fabricants de bois pour la confection des spécifications, et payés aux inspecteurs de bois pour mesurage, etc. *(Pas imprimée.)*

No. 70... BUREAU DE POSTE, QUÉBEC :—Réponse à une adresse. Soumissions reçues pour l'appareil de chauffage du bureau de poste de Québec, avec le rapport de l'architecte en chef du département des travaux publics y relatif. *(Pas imprimée.)*

No. 71... HAVRE DE PORT COLBORNE :—Réponse à une adresse. Soumissions reçues par le département des travaux publics pour l'excavation dans le sol et dans le roc à l'effet de creuser et améliorer le havre de Port Colborne sur le lac Erié, l'année dernière. *(Pas imprimée.)*

No. 72... ARBITRES :—Adresse indiquant toutes les causes qui ont été décidées par le bureau des arbitres de la Puissance, depuis la confédération, les sentences rendues, et tous les montants payés aux dits arbitres comme salaires et frais de voyage, ou pour tout autre objet. *(Pas imprimée.)*

No. 73... ARSENAL D'HALIFAX :—Réponse à une adresse. Correspondance entre le gouvernement impérial et celui de la Puissance au sujet de l'arrangement proposé pour obtenir une partie de l'arsenal du port de Sa Majesté à Halifax, pour en faire un terminus du chemin de fer intercolonial. *(Pas imprimée.)*

RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.
1872.

QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ANNEE EXPIREE LE 30 JUIN 1871.

A Son Excellence le Très-Honorable JOHN, BARON LISGAR, *de Lisgar et Baillieborough, comté de Cavan, Irlande, pair du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et baronnet, l'un des membres du Très-Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Chevalier Grand-croix du Très-Honorable Ordre du Bain, Chevalier Grand-croix de l'Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George, Gouverneur-Général du Canada, Gouverneur et Commandant en Chef de l'Ile du Prince-Edouard, etc., etc., etc.*

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de votre Excellence et de la législature du Canada, le rapport annuel et les états de compte du département de la marine et des pêcheries pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

Quoique ce rapport ait principalement trait aux opérations départementales de l'année fiscale, et aux dépenses qu'elles ont nécessitées, il contiendra aussi un compte-rendu des opérations du département pendant l'année de calendrier qui a pris fin hier; mais le compte des dépenses faites pour des travaux ou pour les services depuis le 1er juillet dernier, ne figurera que dans les états de finances du département pour la présente année fiscale expirant le 30 juin prochain.

Les affaires de ce département ont beaucoup augmenté depuis sa création en 1867, non-seulement par la réunion de la Colombie Britannique à la Confédération, mais encore par la mise dans ses attributions de l'administration de plusieurs branches importantes de service public, telles que la confection des travaux dépendant du département, qui étaient

exécutés auparavant par le département des travaux publics, l'examen des capitaines et seconds de navires, et la direction des observations météorologiques dans toute l'étendue du Canada. Le surcroît de correspondances qu'occasionne la complication des affaires relatives à la question des pêcheries, et l'administration du service de la police de marine, accompli par des croiseurs commissionnés et équipés pour protéger nos riches pêcheries littorales, n'ont pas peu ajouté au travail du département dans les deux années dernières, d'autant que les mouvements de ces vaisseaux, chargés de fonctions importantes et délicates, exigeaient une surveillance, une attention constante, afin que les officiers commandants ne fissent pas usage d'une sévérité offensante sans nécessité, à l'égard des pêcheurs étrangers trouvés pêchant dans des lieux où leur droit pouvait être douteux. En ce qui concerne cette branche de service, je suis fort redevable au capitaine Scott, M. R., qui avait la direction de nos croiseurs dans les provinces d'en bas, et qui par la manière judicieuse dont il s'est acquitté de ce soin, a notablement contribué à maintenir nos droits en causant le moins d'irritation possible dans les circonstances. En plusieurs occasions, l'été dernier comme l'été précédent, j'ai jugé utile de visiter les lieux de pêche et d'en faire moi-même une certaine inspection, afin de pouvoir conférer avec les commandants des croisières et inspecter leurs vaisseaux. Malgré tous les nouveaux services attribués au département, je suis heureux d'annoncer qu'il n'a été fait aucune augmentation importante dans la dépense de mon personnel à Ottawa, à l'exception des appointements d'un surintendant-général et ingénieur-architecte des phares, dont l'emploi était devenu indispensable depuis que le département est chargé du soin de construire les phares et sifflets d'alarme à vapeur, et d'exécuter les autres travaux dépendant de ses services. Cet officier était aussi très-nécessaire pour surveiller l'entretien du service des phares dans toute la Puissance, vu qu'il se présente sans cesse des questions se rattachant à l'art de l'ingénieur dans le cours de l'administration de ces établissements, avec leurs appareils d'éclairage, leurs mécanismes, leurs tours et leurs dépendances : quais, jetées, etc. La personne que j'ai proposée pour cette place, est M. Joseph Tomlinson, que j'avais connu lorsqu'il était dans l'emploi du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et dans les connaissances pratiques duquel j'avais toute confiance. Il a été nommé par votre Excellence en conseil le 5 mai 1871, ayant déjà été employé temporairement par le département pendant quinze mois. Ses principales fonctions consistent à préparer les plans et devis des nouveaux travaux que le département entreprend, à visiter les lieux où ils doivent se construire, à choisir les emplacements, à inspecter les travaux pendant leur exécution, et enfin à les examiner et à faire son rapport lorsqu'ils sont achevés par les entrepreneurs et prêts à être délivrés au département. Il est aussi de son devoir de visiter, lorsqu'il en est requis par le département, les anciens phares déjà en activité, de rendre compte de leur état et de faire la description de toutes les réparations qui sont regardées comme nécessaires. Enfin il remplit diverses autres fonctions de moindre importance trop nombreuses pour que je les mentionne. Avant d'aller plus loin, je vais énumérer ici les différentes branches de service public dont le soin est confié au département à la direction duquel j'ai l'honneur de présider.

1. Administration de tous les phares qu'entretient le gouvernement du Canada, y compris trois phares de premier ordre élevés dernièrement sur la côte de Terreneuve pour la sûreté des navires canadiens qui entrent dans le golfe Saint-Laurent et en sortent soit par le détroit de Belle-Isle soit par le passage méridional. Ces nouvelles tours à feu ont été construites l'une au cap Normand, près de l'entrée nord-est du détroit de Belle-Isle, l'autre à la pointe Riche, près de l'entrée sud-ouest du détroit, et la troisième au cap Ray, sur le côté nord de l'entrée méridionale du golfe Saint-Laurent. Le nombre des phares fixes sous la direction du département, y compris ceux dont la Maison de la Trinité a la régie, les trois sur la côte de Terreneuve que je viens de mentionner, et deux dans la Colombie Britannique, s'élève présentement à 251, dont le service exige un personnel de 285 gardiens et aides, payés par ce département. Outre ce personnel, il y a beaucoup d'autres aides employés et payés par les gardiens eux-mêmes ; ces aides ne sont pas inscrits dans les livres du département, les gardiens qui les prennent recevant en général un salaire qui leur permet de se procurer toute l'assistance dont ils peuvent avoir besoin.

2. Administration de onze bateaux-phares, savoir : trois au-dessous de Québec, trois entre Québec et Montréal, quatre sur le lac St. Louis, en amont de Montréal, et un dans la Colombie Britannique. Un autre bateau-lumière est installé sur le récif Colchester, dans le lac Erié ; il est entretenu principalement par les souscriptions particulières d'armateurs, de commandants de navires et de sociétés d'assurance ; mais, dans la saison dernière, le département a versé aux propriétaires du bateau une somme de $500, qui avait été votée pour cet objet par le parlement, parce qu'il est reconnu que ce feu est extrêmement utile aux bâtiments qui naviguent sur le lac Erié.

3. Administration de huit sifflets d'alarme à vapeur, y compris celui du bateau-phare de fer qui est placé durant la saison de navigation en aval du récif de l'île Rouge, dans le fleuve Saint-Laurent. Quatre autres sont donnés à l'entreprise ; un cinquième le sera sous peu. Total, treize sifflets d'alarme, que le département espère avoir en activité au commencement de la saison prochaine.

4. Construction des nouveaux phares fixes avec leurs jetées, des sifflets d'alarme à vapeur, des bateaux-lumière, des bouées, balises, etc.

5. Contrôle de la gestion des Maisons de la Trinité de Montréal et de Québec ; la première dirige le service des feux, bouées, balises, pilotage, etc., au-dessous de Montréal ; et la seconde le pilotage et d'autres parties du service relatif à la navigation du Saint-Laurent inférieur.

6. Direction des steamers du gouvernement non employés au service militaire, au nombre de quatre : deux à Québec, un à Halifax et un dans la Colombie Britannique, auxquels il faut ajouter un petit steamer dont se sert la police du port de Québec et celui de la Maison de la Trinité de Montréal—soit en tout six steamers sous la direction de ce département.

7. Police fluviale et de port de Montréal et de Québec, formant un effectif de cinquante hommes.

8. Administration des établissements de sauvetage et assistance des marins malades et dénués de ressources, y compris les équipages naufragés dans les différentes provinces.

9. Surveillance de l'exécution des lois concernant l'inspection des bateaux à vapeur par le bureau de l'inspection des bateaux à vapeur.

10. Exécution de l'acte relatif à l'examen des capitaines et des seconds de navires et à la délivrance des certificats de capacité et de service. Les examens sont faits par les bureaux d'examinateurs respectifs, mais les certificats sont délivrés et les registres tenus par ce département.

11. Enquêtes sur les causes des naufrages qui surviennent sur les côtes du Canada ; et réunion des états statistiques des naufrages pour le gouvernement britannique.

12. Enquêtes sur les actes de sauvetage accomplis en mer ou sur les côtes du Canada, et récompense de ces actes.

13. Direction de tout ce qui est relatif aux observations météorologiques qui se font en Canada, et surveillance générale des observatoires et des *time-balls* de Québec et de Saint-Jean.

14. Inspection générale sur tous les préposés de l'engagement des matelots, en Canada, et direction de tout ce qui est relatif à l'engagement et à la désertion des matelots.

15. Paiement des subventions faites à des steamers, autres que celles qui dépendent de l'administration du département des postes.

16. Administration des fonds qui se perçoivent pour l'amélioration des havres sous l'empire de l'acte canadien 32 et 33 Vict., chap. 40.

17. Exécution des lois concernant les pêcheries côtières et fluviales, et direction du nombreux personnel attaché au service de la protection des pêches, y compris, pendant l'année dernière, la direction de sept goëlettes de police maritime employées à protéger les pêcheries côtières. Développement d'établissements de pisciculture en Canada. Le département prend beaucoup d'intérêt au succès des travaux piscicoles.

Indépendamment des branches ci-dessus de son service, le département a dans ses attributions toutes les matières générales relatives aux intérêts de marine de la Puissance, notamment à nos précieuses pêcheries.

Après cette rapide énumération des affaires confiées au soin de ce département, je vais maintenant rendre compte de ces affaires en détail.

Phares au-dessus de Montréal.

Cette division s'étend depuis le phare de Lachine, sur le lac St. Louis, jusqu'au phare de St. Ignace, dans le lac Supérieur, et comprend en ce moment soixante et quinze phares fixes et quatre bateaux-phares, que le gouvernement entretient sous la direction de ce département. Outre ces feux, il y a au récif Colchester, situé dans le lac Erié à quelques milles de la rive canadienne, un phare flottant, appartenant à MM. Hackett, d'Amherstburg, qui, pour leur rétribution, ont compté depuis quelques années sur les souscriptions particulières d'armateurs, de capitaines, et de sociétés d'assurance ; mais les contributions ne suffisent pas pour l'entretien de cette lumière, et MM. Hackett ont demandé à ce département de les aider, sans quoi ils se verraient forcés de la retirer. M'étant assuré qu'elle était d'une grande utilité pour la navigation sur le lac, j'avais proposé d'ac-

corder aux propriétaires une somme de $500 à titre de subvention de la part du gouvernement pour les aider à soutenir les dépenses de l'entretien du phare flottant; en conséquence cette somme leur a été versée pour la saison de 1870.

Outre les phares dirigés par ce département sur les lacs supérieurs, il y a un certain nombre de feux de port qui sont entretenus par les autorités locales.

Le 31 décembre 1871, le nombre des gardiens chargés du soin des phares fixes, et des quatre bateaux-phares dépendant du département dans cette division, était de soixante-six, outre six aides. Le 30 juin dernier, finde l'année fiscale, il y avait soixante et quinze phares, dont quatre flottants,— desservis par soixante-deux gardiens et six aides.

Dans mon dernier rapport annuel, je faisais mention d'une nouvelle tour à feu qui avait été bâtie sur l'île Solitaire, baie Georgienne, et éclairée pour la 1ère fois le 1er octobre 1870; mais je n'avais pu faire connaître alors les frais de son établissement, parce que cette dépense appartenait à l'année fiscale 1870-1871. Les travaux ne sont pas encore tout à fait terminés; peu de chose cependant reste à faire. A venir au 30 juin dernier, la dépense, dont on peut voir le détail dans l'appendice, se montait à $2,191.45; tandis que le crédit voté par le parlement était de $4,000. Pour achever ce phare, il faudra dépenser encore $200 environ. M. John Egan en a été nommé gardien le 19 août 1870, avec un salaire de $350 par année. L'appareil, à feu blanc fixe, est du système catoptrique; il porte quatre lampes à becs circulaires et à réflecteurs de seize pouces, et une lampe à mèche plate avec un réflecteur plat de quinze pouces de diamètre. Le nouveau phare à Parry-Sound, baie Georgienne, qui a été mis en activité pour la première fois le 3 novembre 1870, a été établi particulièrement pour l'utilité des propriétaires de moulins de l'endroit, lesquels ont payés la moitié des frais de construction, comme il avait été convenu. La somme totale payée par le département pour sa construction et ses appareils est de $879.72, et la somme votée par le parlement de $1,000. M. William McGowan, préposé au service de ce phare, reçoit un salaire de $300 par année. On trouvera dans l'appendice le détail des frais d'établissement. La tour est surmontée d'un appareil catoptrique à feu blanc fixe, avec quatre lampes à mèche plate et des réflecteurs de 16 pouces. Le nouveau phare sur l'île du Télégraphe, baie de Quinté, lac Ontario, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport annuel, a été allumé pour la première fois le 12 novembre 1870. La lumière est blanche fixe et du système catoptrique; il y a deux lampes, qui sont à mèches plates, et deux réflecteurs de quinze pouces de diamètre. Le bâtiment et l'appareil ont coûté $1,991.35. Le parlement avait affecté à ces objets une somme de $2,000. M. John Mason a été nommé gardien avec un salaire de $200 par année. Ce feu rend de grands services aux commandants de steamers et autres bateaux qui naviguent dans la baie de Quinté.

Le phare à feu tournant, érigé sur l'île aux Tourtes, lac Ontario, (dont je faisais aussi mention dans mon dernier rapport annuel) a été allumé pour la première fois le 1er novembre 1870, et a coûté $2,405.73. Le crédit voté par le parlement était de $2,000. Ce phare, par le projet primitif, devait être à feu fixe; mais, à la demande du commerce et pour le distinguer des autres à feux fixes sur le lac, on l'a pourvu d'un appareil à feu

tournant, dont le mécanisme a nécessité un surcroît de dépense. Il est très-utile, étant visible à une distance de seize à dix-sept milles. La lumière est blanche, tournante et du système catoptrique ; l'appareil porte deux lampes à becs circulaires, et deux réflecteurs de dix-huit pouces. Le gardien est M. James Eccles, nommé le 1er novembre 1870, avec un salaire de $300 par année. Par un manque de soins de la part de ce gardien, le feu prit aux lampes dans la nuit du 4 septembre dernier, et il fallut interrompre l'éclairage pendant quelques nuits en attendant qu'on ait pu se procurer de nouvelles lampes. Le département a fait une enquête, et il a été constaté que le gardien lorsque l'accident arriva, était allé sur la terre ferme pour quelques affaires, et avait confié la surveillance des feux à son fils et à une autre personne, qui vraisemblablement y étaient fort inhabiles. Il est probable qu'il sera nécessaire de nommer un autre gardien avant le commencement de la navigation, vu que le gardien actuel a l'intention de se démettre de son emploi. Un phare de petites dimensions a été établi dernièrement sur l'île Muskoka ou au Renard, lac Simcoe, Ontario, pour éclairer et guider les steamers et les autres bateaux qui voyagent sur ce lac. L'appareil est catoptrique et porte trois lampes à mèches plates, avec des réflecteurs de quinze pouces. La tour est carrée et peinte en blanc. La construction, avec les appareils, a coûté $1,107.30 ; le parlement avait affecté à cet établissement une somme de $900. Le phare a été éclairé pour la première fois le 14 novembre 1870. Gardien, M. J. Darke ; salaire, $200 par année.

Les crédits votés par le parlement pour la construction des cinq tours à feu ci-dessus, en Ontario, pendant l'année fiscale dernière, se montaient à une somme de $9,900 ; la dépense a été de $8,575.55, et laisse par conséquent une balance non employée de $1,324.45.

J'annonce avec regret que M. Benjamin Picard, qui depuis seize ans était gardien du phare flottant No. 3, sur le lac St. Louis, en revenant du bateau à terre, à la fin du mois de juin dernier, fut surpris par un coup de vent et se noya. Le soin du phare a été confié temporairement à M. O. Vaudry depuis ce triste accident. M. Peter Baikie, gardien du phare de Port Maitland, lac Erié pendant plus de treize ans, a eté mis à la retraite le 1er avril dernier, avec une pension annuelle de $230.85, et M. Fergus Scholfield l'a remplacé avec des appointements de $350 par année. M. Thomas Lamphier, gardien du phare St. Ignace, lac Supérieur, est décédé à la fin de juin dernier, et M. Andrew Hynes lui a succédé : ce dernier touche un salaire de $400 par année.

La balise à feu établie pendant l'automne de 1870 sur la batture appelée Way-Shoal, dans la rivière Ottawa, à une dizaine de milles en aval de la cité d'Ottawa, est extrêmement utile aux steamers et aux trains de bois. Elle a été mise en activité pour la première fois le 6 octobre 1870 ; son appareil est catoptrique et muni de lampes à mèches plates et de deux réflecteurs de quinze pouces de diamètre. Les frais de son établissement se sont élevés à $384.95. M. Antoine Mongeon a été nommé gardien de ce phare avec un salaire de $100 par année.

Il y a eu deux autres balises à feu établies récemment plus bas sur la rivière, l'un à la pointe à l'Orignal et l'autre à la pointe de McTavish : les appareils sont catoptriques,

et portent deux lampes à mèches, plates avec deux réflecteurs de quinze pouces de diamétre. Ils ont été mis en activité pour la première fois le 10 octobre dernier; et les frais de leur établissement figureront dans les comptes du département pour la présente année fiscale.

Une nouvelle tour à feu se bâtit en ce moment sur l'île du Milieu, lac Erié. Les travaux sont presque finis, et il est probable que le feu sera allumé vers le mois de mai prochain. Le département a aussi passé contrat pour la construction de trois nouveaux phares dans le lac Supérieur, et on en prépare actuellement les matériaux. Ils seront probablement mis en activité au mois d'août. La nouvelle tour que le département a fait élever à Port Maitland, pendant la saison dernière, à la place de l'ancienne que le vent avait renversée, est entièrement finie, et mes officiers me font rapport que c'est un ouvrage excellent. Le prix qu'elle a coûté paraîtra dans les états de comptes du département pour l'année courante.

On a exécuté à la jetée du phare de l'île au Goëland, lac Ontario, des réparations considérables, qui étaient fort nécessaires et qui la rendront parfaitement sûre. Ce phare est un des meilleurs qu'il y ait sur les lacs.

La jetée du phare de la Pointe Claire, à l'embouchure de la rivière Ottawa, et celle du phare de Lancaster, ont grandement besoin chacune d'un brise-glace; et le département a fait un appel de soumissions pour l'exécution de ces travaux. Des contrats seront passés immédiatement, afin que les brise-glace se construisent avant l'ouverture de la navigation, et protègent les tours contre la poussée des glaces au printemps.

L'huile et les autres approvisionnements, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871, ont été distribués aux phares de la division, dans les mois de juillet et d'août 1870, par le propulseur à hélice *Mary Ward*, moyennant le prix fait de $1,400; le même bateau a fait les distributions pour l'année qui prendra fin le 30 juin 1872, pour $1,700.

La dépense totale du service des phares fixes, bateaux-phares, bouées et balises, au-dessus de Montréal,—y compris les frais d'établissement des balises à feu sur la rivière Ottawa,— pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1871, a été de $44,053.99; elle s'était élevée à $46,289.05 l'année précédente. Pour l'entretien de cette partie du service pendant l'année fiscale dernière, le parlement avait voté un crédit de $44,604. Il reste donc $550.01 non dépensés.

On a opéré, dans le cours de l'année dernière, une notable amélioration dans l'éclairage de cette division, en introduisant dans plusieurs phares de grandes lampes à becs circulaires, qui produisent une intensité de lumière égale à celle de vingt-sept chandelles. Elles consomment, il est vrai, beaucoup plus d'huile; mais ce surcroît de dépense est de peu de considération comparativement au surcroît d'éclat obtenu et aux avantages qui en résultent pour la navigation.

Le 7 mars dernier, M. Isaac Hope, de Kingston, a été nommé inspecteur des phares de cette division, avec un salaire de $1,200, en remplacement de M. D. C. Smith, décédé.

Depuis quelque temps, de nombreuses plaintes parvenues à ce département, lui avaient appris que le bois debout sur la péninsule de la Presqu'île, lac Ontario, disparaissait rapidement, et que les bâtiments, auxquels il assure une protection contre les vents

lorsqu'ils entrent se réfugier dans le havre de la Presqu'île par un temps d'orage, étaient menacés de la perdre, si on ne se hâtait de prendre des mesures pour la conservation de ce bois. Après examen, on reconnut que la péninsule appartenait au gouvernement d'Ontario, et que ce département n'avait nul droit d'empêcher la destruction de cet abri si utile aux bateaux contraints d'aller chercher refuge dans le havre. Cependant la chose a été portée à la connaissance du gouvernement d'Ontario, et il a consenti à transférer la propriété de la péninsule à ce département afin qu'il puisse prévenir l'entière dénudation du sol. Une grande partie de la péninsule a été mise en culture par des personnes qui s'y sont établies d'elles-mêmes, sans aucun titre, ou qui ont acheté les améliorations de *squatters* précédents. Au mois d'octobre dernier, mon assistant a visité la péninsule en compagnie de Joseph Keeler, écuyer, qui représente ce district dans la Chambre des Communes ; ils ont vu presque tous les *squatters*, et les ont informés que des baux leur seraient accordés à certaines conditions, dont l'une était qu'il ne serait pas permis de couper les arbres sur pied, parce que le département voulait absolument conserver et cultiver même ces bois, qui abritent le havre contre les grands coups de vent, fort communs sur le lac Ontario, et en font un lieu de refuge assuré. Le département des travaux publics a déjà passé contrat pour l'amélioration et le creusement du port, et il est probable que les travaux commenceront de bonne heure au printemps. Le contrat porte qu'un chenal, de 300 pieds de large, sera dragué et déblayé jusqu'à une profondeur uniforme de quatorze pieds au-dessous d'une marque fixe sur le quai de George Craig, et qu'il sera situé de manière à ce que son côté sud forme la continuation d'une ligne entre le quai de Quick, à la tête de la baie, et le côté nord de la jetée sur laquelle est bâti le phare de Salt-Point. Les matières draguées seront déposées dans le lac en dedans d'une ligne fixée entre le grand phare sur la Presqu'île et l'île de Nicholson, mais non pas plus près de la rive que là où la hauteur d'eau est de six brasses au moins.

MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL.

Il ne s'est fait aucun changement dans son organisation depuis mon dernier rapport. Les affaires confiées à la Maison concernant la partie du fleuve St. Laurent sur laquelle s'étend son inspection, paraissent avoir été dirigées avec autant de soin que d'économie, et le département a toujours trouvé la corporation prête à faire tout en son pouvoir pour donner aide et faveur aux intérêts de marine de cette importante section de la Puissance. L'inspection de la Maison de la Trinité s'étend depuis la limite de la province de Québec, au-dessus de Montréal, jusqu'à Portneuf, distance d'environ 200 milles. Une très-importante partie de ses fonctions, est d'installer les bouées et les balises sur le fleuve pour indiquer le chenal, et de les y maintenir en état durant la navigation. A ce service vaque principalement le capitaine Côté, un des pilotes les plus anciens et les plus expérimentés de la rivière ; et le *Richelieu*, steamer du gouvernement, se tient continuellement prêt à se porter sur les points où il serait nécessaire de remettre en place une bouée entraînée. A la fermeture de la navigation, il y avait dans ce ressort 45 phares, y compris trois lumières flottantes établies sur le lac St. Pierre, et 104 bouées. Trente-trois gardiens

et trois aides ont soin de ces phares ; quelques-uns en desservent deux. Comme la plupart sont des fermiers ou des *habitants* qui demeurent dans le voisinage immédiat des phares, leurs salaires sont généralement modiques, variant de $7 à $30 par mois. Les gardiens des bateaux-lumière reçoivent de $20 à $52 par mois. Tous les gardiens de phares de cette division sont payés au mois, et durant la saison de navigation seulement, à laquelle se borne leur service.

La Maison de la Trinité de Montréal a aussi l'inspection sur le pilotage dans toute l'étendue de son ressort, et c'est elle qui entend et décide les plaintes entre capitaines et pilotes. Le nombre des pilotes licenciés sous sa direction est de 34.

Le département a reçu une requête de la Chambre de commerce de Montréal, qui demande que l'on unisse ensemble le Bureau des commissaires du havre et la Maison de la Trinité, vu que les fonctions en pourraient être remplies ensuite d'une manière plus avantageuse et plus convenable aux intérêts publics qu'elles ne le sont maintenant par deux corps distincts ; mais le gouvernement n'a encore résolu aucun changement dans ce sens.

Le département a reçu aussi une requête de la Chambre de commerce de St. Jean, province de Québec, qui expose la nécessité de l'établissement de quelques feux et bouées sur la rivière Richelieu, depuis St. Jean jusqu'à la frontière américaine, afin de faciliter le parcours de la rivière au commerce considérable qui se fait par cette voie de communication intérieure entre le Canada et les Etats-Unis. Plusieurs membres et officiers de la Maison de la Trinité de Montréal, qui a la surveillance sur cette rivière, ont visité dernièrement avec mon assistant les lieux qui, disait-on, avaient besoin d'être éclairés, et tous m'ont attesté l'urgence de cet éclairage. En conséquence, je suis d'opinion qu'il conviendrait de placer des feux et des bouées sur les points indiqués, afin de favoriser le mouvement croissant de commerce sur cette route. Les dépenses d'établissement et d'entretien seraient très-peu considérables.

Pendant l'année fiscale dernière, la dépense totale de la Maison de la Trinité de Montréal, comprenant les salaires de ses officiers, des gardiens de phares, et les frais d'entretien des phares, des bouées et du steamer, a été de $22,453.52 ; et pendant l'année fiscale qui a pris fin le 30 juin 1870, de $21,699.49. Elle s'était élevée, pendant l'année expirée le 30 juin 1869, à $25,762.54 ; et pendant l'année expirée le 30 juin 1868, à $23,053.53. A la fermeture de la navigation, en 1871, voici quel était le personnel salarié de la Maison de la Trinité de Montréal :—

Maître, secrétaire-trésorier, surintendant des pilotes, commis, huissier et messager	5
Gardiens de phares et gardiens de bateaux-lumière	33
Aides sur les bateaux-lumière	3
Capitaine et hommes d'équipage du steamer *Richelieu*	6
Maître du port de Sorel (emploi présentement vacant)	1
Total	48

Je regrette d'avoir à ajouter que M. Joseph Mondor, qui depuis vingt ans exerçait à

Sorel les fonctions de maître de port et d'agent de la Maison de la Trinité de Montréal, est décédé le 11 septembre dernier. Comme la navigation était alors près de sa fin, la place vacante n'a pas été remplie par une nomination permanente : la Maison a seulement char-M. G. H. Bramley d'en faire les fonctions temporairement jusqu'à ce qu'elle nomme quelqu'un en permanence.

M. Narcisse Arcand, gardien du bateau-phare No. 2 du lac St. Pierre, s'est noyé le 4 août 1870, en montant dans sa chaloupe à Sorel pour y recevoir des provisions, et a été remplacé par son frère Edouard Arcand.

Au gardien de ce bateau-phare est confié le soin de reconnaître la hauteur de l'eau sur les battures du lac Saint-Pierre ; cette hauteur est marquée par lui chaque jour en gros chiffres sur le côté du bateau, afin que les bâtiments en passant puissent la voir. Il transmet journellement son rapport aux Maisons de la Trinité de Montréal et de Québec pour l'information des personnes intéressées. Pendant la nuit, les chiffres sont éclairés par une lampe très-brillante.

Le nombre des pilotes sur la liste d'activité—pour la section du fleuve comprise entre Québec et Montréal,—sous la direction de la Maison de la Trinité de Montréal, était de 34 à la fin de l'année fiscale dernière. Il n'y en a pas eu de rayés de la liste, mais 3 sont morts dans la dernière année de calendrier. Pendant cette même année, 5 apprentis ont été reçus pilotes, et un ancien, qui avait été suspendu, a été rétabli sur la liste. Pour la dépense de cette branche du service public pendant l'année expirée le 30 juin dernier, le parlement avait voté un crédit de $22,464 ; la dépense a été de $22,453.52 ; il reste donc sur le crédit une balance non employée de $10.48.

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai dit un mot du changement qui allait avoir lieu, en conformité de l'ordre en conseil du 11 février 1870, relativement à cette corporation. Le changement s'est accompli le 1er mars dernier : l'agent du département à Québec est maintenant chargé de diriger et surveiller, sous le contrôle du bureau central, tous les phares, bouées et balises qui dépendaient de la Maison de la Trinité de Québec ; et l'expérience qu'on vient de faire montre que cette disposition nouvelle réussit parfaitement, d'autant qu'il est beaucoup plus facile au département qu'il ne l'était à la Maison de faire visiter et approvisionner les phares, puisqu'il a la direction des steamers, et que la fonction de ceux-ci ne peut être séparée avantageusement des services tant de la régie des phares existants que de la construction des nouveaux phares et sifflets d'alarme. Le surintendant général des phares, qui est aussi ingénieur pratique, pendant qu'il fait l'inspection des travaux en cours de construction, a maintenant de nombreuses occasions de visiter les phares et de proposer et exécuter des améliorations, qu'il ne pouvait avoir lorsque ces phares étaient administrés par un corps avec lequel il n'avait aucune liaison. Les établissements de sifflets d'alarme à vapeur dans le fleuve et le golfe St. Laurent exigent la surveillance d'un ingénieur ; et le département peut à présent, après le nouveau changement, obtenir cette surveillance presque sans frais particuliers, vu que le surintendant général, lorsqu'il se trouve dans le voisinage des sifflets d'alarme à vapeur, prend cette occasion de les visiter et de faire rapport sur leur efficacité.

Le personnel de la Maison de la Trinité a été très-notablement réduit, et, pour épargner des frais de loyer, on lui a procuré des bureaux dans la nouvelle douane : les dépenses de ce corps, qui sont payées par le gouvernement fédéral, sont donc diminuées. Il reste encore attachés à ce service sept officiers salariés, dont les appointements se montent ensemble à $7,095. Ces officiers sont le maître de la Maison de la Trinité, le maître du havre, le surintendant des pilotes, le secrétaire-trésorier, le sous-secrétaire-trésorier, agissant comme commis du maître du hâvre, l'assistant du maître du hâvre et le messager. Les fonctions de la Maison consistent principalement à veiller à toutes les matières relatives au pilotage dans le bas du fleuve Saint-Laurent, aux devoirs de maître de havre et à d'autres matières moins importantes qui se rapportent à la navigation. La dépense pour les salaires et les dépenses casuelles de la Maison de la Trinité de Québec pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871, y compris le loyer, les taxes et les fournitures faites par le bureau de la papeterie d'Ottawa, se sont élevées à $11,925.17. Le parlement avait affecté à ce service $12,488, y compris une somme de $100 destinée pour l'entretien d'une lumière temporaire à l'entrée de la rivière Saguenay. Reste, par conséquent, une balance non dépensée, de $493.21. Ce département a eu avis, le printemps dernier, que le débris du *Glanmore*, qui nuisait gravement à la navigation près de la station de la quarantaine à la Grosse-Île, était enlevé ; et la balance du prix adjugé de $2,000 a été payée aux entrepreneurs, MM. Rousseau et Peterson.

Le nombre des pilotes sur la liste d'activité, sous la surveillance de la Maison de la Trinité de Québec, le 30 juin dernier, était de 238, y compris un pilote suspendu temporairement, cinq ne pilotant pas pour cause de maladie et trois desservant des phares ; et le 31 décembre dernier, ce nombre s'est trouvé réduit à 233, dont 13 n'exerçant pas leur fonction.

Dans la derniere année de calendrier, 6 apprentis pilotes ont passé à l'examen suivant la loi, et ont reçu leurs licences de pilote du fleuve, pour le port de Québec et au-dessous ; tandis que, durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, il y a eu 16 apprentis reçus pilotes. Le nombre des pilotes mis à la retraite, rayés de la liste d'activité ou décédés, dans la dernière année de calendrier, a été de 12 : ce nombre ne comprend pas 5 pilotes placés sur la liste des malades, 3 suspendus et 1 nommé gardien du bateau-phare de l'île Rouge.

L'état annuel de la situation du fonds des pilotes invalides pour l'année expirée le 31 décembre 1871, que la loi ordonne de déposer devant le parlement, se trouve dans l'appendice 20 du présent rapport. A cette date la situation du fonds était comme suit :

Argent prêté et placé	$58,414 92
Intérêts dus	811 01
Entre les mains du trésorier	2,318 69
	$61,544 62
A déduire les arrérages de pensions	309 82
Balance au crédit du fonds	$61,234 80

Le nombre des pilotes infirmes et hors de service inscrits sur la liste des pensionnaires est présentement de trente-neuf. Les pensions qu'ils reçoivent individuellement varient de $40 à $120, formant un montant annuel de $3,688.

Douze pilotes ont reçu sur le fonds des secours, se montant en totalité à $659.46 Il y a quatre-vingt-douze veuves de pilotes sur la liste des pensionnaires, et elles reçoivent de $40 à $80 chacune par année,—en tout $6,188. Quarante enfants de pilotes reçoivent aussi des pensions, variant de $10 à $48 par tête, et qui s'élèvent en tout à $862. Le montant total de la liste des pensions atteignait, le 31 décembre 1871, le chiffre de $10,738.

Pendant l'année 1871, $11,397.46 ont éte payés aux pensionnaires. Les dépenses d'administration du fonds se sont montées à $619.36, y compris une somme de $440, payée au trésorier comme indemnité pour le salaire d'un commis. Les placements se montaient, fin de l'année, à $2,207.30, et l'encaisse était de $2,218.69. Les recettes du fonds, pendant l'année dernière, ont atteint la somme de $16,202.88, et se décomposent comme suit: retenue sur les pilotages $7,128,06 ; amendes $62 ; intérêts des placements $5,873.81, et balance de l'année dernière entre les mains du trésorier $3,139.01.

SERVICE DES PHARES ET CÔTES AU-DESSOUS DE QUÉBEC.

Depuis le 1er mars dernier, ce département dirige cette branche de service public par le moyen de son agent à Québec. Le 30 juin dernier, cette division possédait vingt-sept phares, y compris un bateau-lumière sur la Traverse; et, à la fermeture de la navigation, elle en possédait trente-huit, y compris deux bateaux-lumière sur la Traverse, un bateau-lumière en fer, pourvu d'un sifflet d'alarme à vapeur, en aval du récif de l'île Rouge, et un bateau-lumière sur la pointe de Sandy-Beach, dans le bassin de Gaspé. Sur ce nombre, il y a trois phares d'ordres inférieurs, établis au-dessus de Québec. On a installé aussi un sifflet d'alarme à vapeur au nouveau phare de la pointe sud d'Anticosti. La nouvelle lumière établie au cap Normand, sur la côte de Terreneuve, près de l'entrée nord-est du détroit de Belle-Isle, a été mise en activité pour la première fois le 1er octobre dernier. C'est un puissant phare de mer de premier ordre à feu tournant, blanc, du système catoptrique ; l'appareil a deux faces, sur chacune desquelles sont groupées trois lampes no. 1 à becs circulaires, avec trois réflecteurs de vingt pouces. La dépense totale occasionnée par la construction de ce phare, y compris ce que la lanterne et l'appareil ont coûté,—à venir au 30 juin dernier, s'est élevée à $5,506.22 ; mais il a été fait depuis quelque dépense qui sera portée sur les états de compte du département pour la présente année fiscale. M. Henry Lock, habitant de l'endroit, qui m'était hautement recommandé, a été nommé gardien de ce phare, avec un salaire de $500 par année.

En vue de rendre plus sûres les avenues de l'entrée orientale du détroit de Belle-Isle et d'améliorer la voie d'été entre le Royaume-Uni et le St. Laurent, je suis d'avis que l'on place un phare de grande portée, et un sifflet d'alarme à vapeur, sur le cap Bauld, pointe de terre élevée qui se trouve à quelque distance à l'est du cap Normand. Un phare de ce genre est bien nécessaire aussi au cap Whittle, près de l'entrée ouest du détroit de Belle-Isle. Il y a déjà quatre phares de mer d'ordres supérieurs dans le détroit, et en

érigeant les deux autres dont je parle, on rendrait le passage de ce canal beaucoup plus sûr, tout en diminuant les risques de retardement. Ces nouvelles lumières sont d'autant plus nécessaires que les paquebots-postes, lorsqu'ils se dirigent vers l'Europe, passent ordinairement le détroit pendant la nuit.

Le nouveau phare établi à l'extrémité sud-ouest de la pointe Riche, sur la côte de Terreneuve, dans le détroit de Belle-Isle, a été allumé pour la première fois le 26 août dernier, et on le dit excellent. C'est un feu catoptrique blanc a éclats : l'appareil a six faces, portant chacune deux lampes no. 1 à becs circulaires et des réflecteurs de vingt pouces. M. Eugène Roy a été nommé gardien de cet établissement, avec un salaire de $500 par année. Les frais de construction, à venir au 30 juin dernier, se montaient à $9,129.52.

Le nouveau phare du cap Ray, sur la côte occidentale de Terreneuve, à l'entrée sud du golfe St. Laurent, a été allumé pour la première fois le 13 juillet dernier. Phare de mer de premier ordre, à feu blanc à éclats, du systéme catoptrique ; appareil à six faces, ayant chacune deux lampes no. 1 à becs circulaires avec des réflecteurs de 20 pouces. Gardien, Robert Rennie, dont le salaire est de $600 par année. La dépense totale de la construction de ce phare, à venir au 30 juin dernier, s'est montée à $10,903.82.

Dans mon dernier rapport, j'ai fait mention du phare établi sur le grand Rocher-aux-Oiseaux, îles de la Madeleine, golfe St. Laurent, et mis en activité pour la première fois le 20 septembre 1870. Ce phare, qui porte un appareil dioptrique français du deuxième ordre, rend de grands services aux bâtiments qui entrent dans le golfe ; mais il est d'un entretien coûteux, étant sur un point isolé, et d'un abord à la fois difficile et dangereux. M. Chapman, avec deux aides, est chargé du soin de ce feu depuis le commencement de septembre, et reçoit une allocation de $1,600 par année.

On a fait des dispositions pour que le gardien et ses aides passent les mois d'hiver sur le Rocher, à cause des grands périls auxquels eussent été exposés leur sortie de l'îlot à l'automne et leur retour au printemps, et qui eussent pu faire retarder l'allumage du feu à l'ouverture de la navigation.

Le total des frais de construction de ce phare, au 30 juin dernier, se montait à $7,918.40 ; il reste cependant à faire, tant aux bâtiments qu'aux débarcadères, plusieurs additions et améliorations qui entraîneront de nouvelles dépenses, dont le détail figurera dans les états de comptes de l'année fiscale prenant fin le 30 juin prochain.

Le 7 juillet dernier, on a éclairé pour la première fois sur l'île Amherst, du groupe des îles Madeleine, golfe St. Laurent, un phare, à feu tournant, alternativement blanc et rouge, et d'une grande portée. L'appareil est catoptrique et à deux faces, illuminées chacune par deux lampes No. 1 à becs circulaires, avec des réflecteurs de vingt pouces. M. William Cormier a été nommé gardien de ce phare, ses appointements sont de $300 par année. Les frais d'établissement, le 30 juin dernier, étaient de $6,700.95.

Le nouveau phare sur la pointe sud de l'île d'Anticosti porte un puissant appareil à éclats blancs et à six côtés, garnis chacun de deux lampes No. 1 à becs circulaires et de réflecteurs de vingt pouces. A ce phare est joint un puissant sifflet d'alarme à vapeur, qui, par les temps de brume et les tempêtes de neige, résonne de minute en minute durant

dix secondes, de manière qu'il y a un silence de cinquante secondes entre les sifflements. M. D. Têtu est gardien du pharo et du sifflet d'alarme, et pour ce double service reçoit $800 d'appointements, sur lesquels il est tenu de payer son aide, qui doit être mécanicien de profession. Le 30 juin dernier, les frais de construction du phare et de ses dépendances s'élevaient à $7,063.50, et ceux du sifflet d'alarme à vapeur, avec le bâtiment où il est intallé, à $6,492.22.

Le phare nouvellement établi aux Sept-Iles, situées dans la partie nord-ouest du golfe Saint-Laurent, est un feu fixe blanc, du système catoptrique ; il porte deux lampes No. 1 à becs circulaires et une lampe No. 1 à bec plat, avec trois réflecteurs de quinze pouces. Il a été éclairé pour la première fois le 15 octobre 1870, et desservi jusqu'à présent par M. A. Riverin, qui reçoit pour ce soin une allocation de $500 par année. Frais d'établissement à venir au 30 juin dernier $1,145.80. On a l'intention d'augmenter le nombre des lampes de ce phare, à la première occasion qui s'en présentera le printemps prochain.

Le nouveau phare sur l'île aux Œufs, située dans la partie nord-ouest du golfe Saint-Laurent, près de l'entrée du fleuve, est un feu catoptrique blanc et tournant ; l'appareil est à deux faces, garnies chacune de deux lampes No. 1 à becs circulaires et de réflecteurs de vingt pouces. Il a été allumé pour la première fois le 23 octobre dernier. M. Paul Côté en est le gardien et reçoit $500 par année. Les frais de construction de ce phare feront partie des états de compte de la présente année fiscale, vu qu'ils sont postérieurs au 1er juillet dernier.

Le nouveau phare sur le cap Madeleine, comté de Gaspé, golfe Saint-Laurent, est un feu catoptrique tournant, alternativement blanc et rouge. L'appareil a deux faces qui portent chacune deux lampes No. 1 à becs circulaires, armées de réflecteurs de vingt pouces. Il a été allumé pour la première fois le 26 août dernier. M. P. Savage en a été nommé gardien aux appointements de $300 par année. La somme dépensée pour la construction de ce phare, à venir au 30 juin dernier, s'est montée à $3,104.88 ; la dépense totale de son établissement sera indiquée dans les comptes de l'année fiscale courante.

Le nouveau phare au cap Chatte, sur la limite occidentale du comté de Gaspé, est à feu à éclats blancs : l'appareil est à six faces, chacune illuminées par une lampe No. 1 à bec circulaire, avec un réflecteur de vingt pouces. Il a été mis pour la première fois en activité le 11 août dernier. Les frais de son établissement s'élevaient, le 30 juin dernier, à $2,116.93 ; la dépense faite pour l'achever figurera dans les comptes de la présente année fiscale. M. Joseph Roy a été nommé gardien de ce phare, avec un salaire de $300 par année.

Le nouveau bateau-phare de fer, au récif de l'île Rouge, a été installé à sa place le 9 juillet dernier, et éclairé pour la première fois le soir du même jour. L'appareil, du système catoptrique, à feu fixe, blanc, est placé dans un fanal à coulisse sur le mât de misaine. Il contient six petites lampes à becs circulaires, avec des réflecteurs de douze pouces. Le bateau est aussi pourvu d'un sifflet d'alarme à vapeur, qui se fait entendre durant dix secondes toutes les minutes en temps de brume ou dans les tempêtes de neige. A venir au 30 juin dernier, la construction de ce bateau, avec les mécanismes et l'appareil

d'éclairage qu'on y a installés, a coûté la somme totale de $32,805.42; mais il y a de nouveaux frais pour la construction du bateau qui sont postérieurs à cette date et qui seront insérés dans les états de compte de l'année courante. M. J. Levesque, pilote expérimenté du bas du fleuve Saint-Laurent, a été nommé gardien et capitaine de ce bateau-lumière, et reçoit une allocation de $2,200, sur laquelle il a à payer les gages d'un mécanicien et d'un équipage. Un nouveau phare flottant a été allumé pour la première fois le 1er novembre dernier dans le haut de la Traverse. L'appareil d'éclairage, du système dioptrique, consiste en une petite lampe suspendue entre les deux mâts du bateau. Ce phare n'a pas encore de gardien permanent.

La tour nouvellement construite sur la Montée-du-Lac, rive nord du fleuve Saint-Laurent, comté de Montmorency, est surmontée d'un feu fixe blanc, du système catoptrique, et a été éclairée pour la première fois le 28 octobre 1870. L'appareil porte une lampe No. 1 à bec circulaire et deux lampes No. 1 à mèches plates, avec des réflecteurs de quinze pouces. M. E. Simard a été nommé gardien de ce phare; son salaire est de $300 par année. Les frais de construction, le 30 juin dernier, atteignaient le chiffre de $1,447.20; mais on a dépensé depuis à cet établissement, pour faire construire un escalier contre l'escarpement jusqu'au phare, un magasin à approvisionnements, etc., une somme considérable, qui sera portée sur les états de compte de l'année courante.

A la construction des travaux ci-dessus, se rattache en outre une dépense de $3,499.85, pour les études et plans, la surveillance des travaux pendant leur exécution, etc. Le chiffre total des frais de construction des nouveaux ouvrages, phares fixes, phares flottants et sifflets d'alarme à vapeur dans cette division, s'élevait, le 30 juin dernier, à $100,824.71; le crédit affecté par le Parlement à ces objets était de $116,000. Reste une balance non employée de $15,675.29, qui a été transportée, par ordre en conseil, à l'actif de la présente année fiscale pour l'achèvement des travaux dont l'exécution n'était pas finie le 30 juin dernier. La dépense faite après ce jour-là pour les achever, figurera sur les états de compte de la présente année fiscale.

Un phare flottant a été établi pour la première fois, le 13 juillet dernier, sur la pointe de Sandy Beach, dans le port de Gaspé; il est destiné à guider les navires qui remontent le chenal et à leur faire éviter la barre. Il a consisté jusqu'à présent en une petite lanterne dioptrique, à feu rouge, suspendue entre les deux mâts d'une goëlette, qu'on a louée pour cet usage; mais comme la lumière qu'il offre n'est pas assez forte, on a l'intention d'y substituer un petit appareil dioptrique à feu blanc.

A la fermeture de la navigation, le nombre des gardiens de phares, dans cette division, était de trente-neuf, y compris ceux des quatre phares flottants. En outre, il y avait dix-huit aides-gardiens et canonniers servant les canons d'alarme. Les gardiens des bateaux-phares engagent leurs propres équipages et les payent sur l'allocation qu'ils reçoivent pour le service. Le nombre des hommes d'équipage, indépendemment des aides comptés ci-dessus, était de vingt. Ce qui portait le nombre total des personnes employées au service des phares fixes, phares flottants et sifflets d'alarme à vapeur dans cette division à soixante et dix-sept. La somme totale dépensée pour l'entretien de ces établissements,

c'est-à-dire pour l'huile, les provisions et les salaires, s'est élevée, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, à $31,582.75 ; et comme la somme affectée par le parlement à ces dépenses pour la même période était de $32,907.46, il reste une balance non employée de $1,324.71, qui a été reportée sur l'exercice de la présente année fiscale.

Depuis que l'administration des phares de cette division a été transférée de la Maison de la Trinité à ce département, le capitaine Smith, ci-devant second surintendant des pilotes, a fait les fonctions d'inspecteur des phares de la division, avec ses anciens appointements de $1,200 par année.

M. Gregory, agent du département à Québec, a deux commis pour l'aider dans son bureau ; mais il a, à part la gestion du service des phares, plusieurs autres devoirs à accomplir.

Un nouveau bateau-lumière en fer, destiné pour les battures de Manicouagan, qui se trouvent sur le côté nord du fleuve St. Laurent, à quelque distance en avant du phare de la pointe des Monts, est actuellement en cours de construction en Angleterre. Il est probable que l'entrepreneur le livrera assez tôt pour qu'il puisse être mouillé à son poste au mois de juillet prochain. La machine, la chaudière et le mécanisme pour le sifflet d'alarme à vapeur qui doit être installé sur le bateau, se confectionnent aussi par adjudication et seront prêts à l'arrivée du bateau en ce pays.

Le département a passé contrat pour la construction d'un phare de petites dimensions à la pointe de la Prairie, sur l'île aux Coudres, fleuve St. Laurent ; et un autre semblable sur l'îlette aux Alouettes, à l'entrée de la rivière Saguenay. On compte que ces deux feux seront allumés à l'ouverture de la navigation. Ils sont destinés à faciliter la navigation de cabotage sur la rive nord, et l'entrée des bâtiments dans la rivière Saguenay. On a dessein d'ériger un phare de mer de grande portée sur le cap Désespoir, comté de Gaspé, à l'entrée nord-est de la baie des Chaleurs ; la somme votée pour sa construction l'année dernière, à savoir $1,000, n'est pas suffisante, et on dû en conséquence différer les travavx jusqu'à ce que le Parlement ait affecté un crédit supplémentaire qui permette de bâtir et équiper un bon phare de mer à cet endroit.

Un phare a été nouvellement élevé à la pointe Carleton, dans la baie des Chaleurs. Il offrira un feu fixe rouge, et sera très-probablement allumé à l'ouverture de la navigation.

Pour rendre la navigation de la baie des Chaleurs plus facile et plus sûre, la nuit et dans les temps de brume, il serait fort à désirer qu'on établît un petit phare sur la pointe aux Maquereaux, à l'entrée nord de la baie des Chaleurs, proche de la limite qui sépare les comtés de Gaspé et de Bonaventure,—et aussi un sifflet d'alarme à vapeur auprès du phare de l'île Miscou, à l'entrée sud de la baie.

Dans cette division, il y a 51 bouées, qu'il faut tenir dans leurs positions propres pour indiquer le chenal, les battures et les rochers cachés sous l'eau ; et comme il y en a souvent d'entraînées ou déplacées par abordage ou autrement, ce service exige la plus soigneuse attention. C'est le surintendant des phares qui en est chargé, avec les capitaines de steamers du gouvernement qui se trouvent avoir le commandement des vapeurs

choisis pour y veiller. Il y a aussi dans la division 47 balises, servant à indiquer des points particuliers sur les rives, qui, en plusieurs endroits au-dessous du Saguenay, ont une apparence presque uniforme, particulièrement sur la rive sud, qui est celle que côtoient ordinairement les navires.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le service des phares dans cette division est administré, sous la direction du département à Ottawa, par un agent, qui a son bureau à Saint-Jean. Dans le mois d'octobre dernier, M. G. W. Smith, le ci-devant agent, a été commis à la branche du département des finances et de la banque d'épargne à Saint-Jean ; M. John H. Harding a été nommé pour le remplacer, par un ordre en conseil en date du 23 novembre 1871, avec des appointements de $1,600 par année.

M. John Harley, ci-devant inspecteur des phares du Nouveau-Brunswick, a été mis à la retraite pour cause de vieillesse et de mauvaise santé, le 7 juin dernier, avec une pension annuelle de $216, sur la représentation que ses infirmités le rendaient incapable d'accomplir ses devoirs ; M. James Mitchell lui a succédé et reçoit le même salaire de $1,200 qui était accordé à son prédécesseur.

Il y avait dans cette division, à la fermeture de la navigation, trente-huit phares, dont vingt étaient de bons phares de mer, et dix-huit des feux d'ordres inférieurs ou de rivière. Le service de cet éclairage était confié à trente-trois gardiens et deux aides. Il y avait de plus deux sifflets d'alarme à vapeur, à Lapreau et sur l'île aux Perdrix, tous les deux dans la baie de Fundy, desservis l'un par un mécanicien et un aide et l'autre par un mécanicien seulement. Ce qui porte à trente-huit le nombre des gardiens et aides-gardiens de phares et de sifflets d'alarme dans le Nouveau-Brunswick. La dépense totale pour soutenir ce service pendant la dernière année fiscale, y compris les frais d'entretien du feu rouge à la pointe Reed, Saint-Jean, et des deux sifflets d'alarme à vapeur, ainsi que le salaire et les frais de voyage de l'inspecteur des phares, s'est montée à $25,564.86 ; le crédit voté par le parlement était de $27,362.00. Reste $1,797.14 non dépensés.

Il y a dans le Nouveau-Brunswick cent soixante-neuf bouées, dont l'entretien a coûté $1,856 48 pendant l'année fiscale dernière. Le 5 février 1871, M. John Henneberry, gardien du phare du cap Enragé, est décédé, et M. George Tingley, qui lui servait d'aide depuis plusieurs années, lui a succédé, avec un salaire de $400 par année. L'entretien du sifflet d'alarme à vapeur sur l'île aux Perdrix, en comptant les salaires des deux mécaniciens (qui sont aussi chargés de signaler les navires), la dépense du combustible, etc., a coûté pendant l'année fiscale dernière, la somme totale de $2,078.29 ; et celui du sifflet d'alarme à Lapreau, salaire du mécanicien et dépense de combustible compris, a coûté, pendant la même période, $1.996.90.

Une nouvelle tour a été construite récemment à la pointe Arseneau, Dalhousie, et le feu en a été allumé pour la première fois le 7 novembre 1870. C'est un feu fixe blanc. L'appareil, qui est catoptrique, consiste en trois lampes, dont l'une est une lampe No. 1 à bec circulaire, armé d'un réflecteur de dix-huit pouces, et les deux autres des lampes à mèches plates, avec des réflecteurs de quinze pouces. Ce feu rend de grands services aux steamers des ports du golfe, lorsqu'ils remontent la baie après la tombée de la nuit. M.

Louis Arseneau en a été nommé gardien avec un salaire de $100 par année. La construction de ce phare, y compris la lanterne et l'appareil, à venir au 30 juin dernier, avait coûté $1,081.43 ; et le crédit voté était de $1,000.

Deux nouvelles balises à feu d'alignement ont été établies sur la pointe Alston, à l'entrée du havre de Bathurst, comté de Gloucester. La balise extérieure offre une lumière fixe blanche, et celle en dedans une lumière fixe rouge. Elles ont été éclairées pour la première fois le 21 avril 1871. M. John Conners a été nommé gardien des deux, avec un salaire de $80 par année. La construction de ces deux balises, y compris les appareils d'éclairage, a coûté $685 66 ; et le crédit voté était de $1,000.

Un petit phare a été nouvellement établi sur la pointe Cox, Grand Lac, comté de la Reine, Nouveau-Brunswick, et a été allumé pour la première fois le 3 mai 1871. La lumière, fixe blanche, est produite par trois lampes à mèches plates, accompagnées de réflecteurs de quinze pouces. M. Michel J. Cox a été nommé gardien de ce phare avec un salaire de $80 par année. Les frais d'établissement, à venir au 30 juin dernier, se sont montés à $607.35. Crédit voté, $650.

Une nouvelle tour a été construite sur l'île Wolf-sud-ouest, baie de Fundy, entre l'île de Grand Manan et le comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. Elle est surmontée d'un puissant appareil de mer à feu tournant blanc et à deux faces, chacune contenant trois lampes No. 1 à becs circulaires, avec des réflecteurs de vingt pouces. Elle a été éclairée pour la première fois le 20 novembre dernier. M. William Cline en a été nommé gardien, avec un salaire de $500 par année. Les frais de construction seront portés sur les états de compte de la présente année.

Un nouveau phare a été établi sur l'île Bliss, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. Il offre un feu fixe rouge, et a été allumé pour la première fois au commencement du mois de décembre dernier. L'appareil, du système catoptrique, porte cinq lampes mammouths à mèches plates, et des réflecteurs de dix-huit pouces. M. Jarvis Clarke a été nommé gardien de ce phare, avec un salaire de $200 par année.

Un nouveau phare se construit en ce moment à la pointe Cassie, près de l'entrée du port de Shédiac, dans le détroit de Northumberland, et il est probable qu'il sera mis en activité à l'ouverture de la navigation.

On a élevé une balise neuve, dans le port de Saint-André, pour remplacer celle qui s'y trouvait et qui a été emportée par la mer. Elle a coûté $1,000, la somme votée par le parlement.

Un phare de petites dimensions va être bâti au goulet de Shippegan, comté de Gloucester, et un autre à Alnwick, comté de Northumberland ; il est probable que les deux seront mis en activité peu après l'ouverture de la navigation.

PHARES DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Les phares, les sifflets d'alarme à vapeur et les bouées sur la côte de la Nouvelle-Ecosse sont sous la direction d'un agent, qui a son bureau à Halifax et qui, pour toutes les matières importantes se rapportant au service, reçoit ses ordres et ses instructions du bureau central à Ottawa. Il est aidé par un inspecteur des phares, résidant aussi à Halifax, qui visite tous les phares de la division, chaque année, en faisant la distribution

des approvisionnements et qui en revisite en outre un certain nombre en d'autres temps, lorsque besoin est. L'agent a aussi un commis pour l'aider à son bureau. Le capitaine Jost, ci-devant inspecteur, a eu un emploi dans les douanes l'été dernier, et le capitaine Kendrick, qui, après avoir été, il y a quelques années, inspecteur des phares, était devenu capitaine du steamer *Druid*, a été nommé inspecteur le 1er juillet 1871 avec $1,200 d'appointements par année.

Il y avait dans cette division, à la fin de l'année fiscale dernière, soixante et deux phares en activité, et soixante et cinq à la fin de l'année de calendrier.

Le nombre des gardiens présentement chargés de les surveiller est de soixante et cinq. Il n'y a pas dans la Nouvelle-Ecosse d'aides-gardiens nommés ou payés par le gouvernement. A l'île Saint-Paul, le surintendant de l'établissement de sauvetage remplit aussi les fonctions de principal gardien des deux phares qui s'y trouvent : un gardien sous ses ordres est préposé au service du phare du sud-ouest, et un des hommes du poste de sauvetage fait l'office de gardien du phare du nord-est.

La Nouvelle-Ecosse possède avec ce système d'éclairage quatre puissants sifflets d'alarme à vapeur :—à Yarmouth, à l'île aux Loups-Marins, à Digby et à l'île Cranberry. Il a été passé marché pour l'installation de trois autres de ces sifflets à l'île Brier, à l'île Saint-Paul et à l'île de Sable, et on espère qu'ils seront tous en état d'activité l'été prochain. La trompette d'alarme Daboll sur l'île Sambro était si peu sûre et si peu utile que le 2 octobre 1871 on a donné avis public que le service en était discontinué. On fait en ce moment des arrangements pour obtenir des soumissions pour l'érection à cet endroit d'un puissant sifflet d'alarme à vapeur ; et une somme suffisante pour en couvrir les frais sera insérée dans le budget qu'on devra soumettre au parlement à la session prochaine. On a aussi l'intention de placer dans ce budget une somme suffisante pour construire un second sifflet d'alarme sur l'île de Sable, afin qu'il y ait un phare, un sifflet et une maison d'abri à chaque extrémité de cette île, qui est longue d'environ vingt-deux milles. En répartissant ceux qui composent l'établissement dans ces deux stations, la station centrale et les postes intermédiaires, on sera sûr qu'en cas de naufrages, dans quelque partie que ce soit de l'île, il y aura toujours à proximité des hommes prêts à porter secours. Lorsque cette disposition sera faite, on comptera donc sur l'île de Sable six différents postes de sauvetage.

Lorsque les sifflets d'alarme mis à l'entreprise seront construits et en état d'activité, la côte de la Nouvelle-Ecosse possèdera sept de ces ouvrages, et neuf, si on exécute le projet d'en établir deux autres sur l'île Sambro et l'île de Sable ; et tous ces sifflets d'alarme à vapeur auront été érigés depuis le commencement de la confédération, car auparavant il n'y avait point dans la Nouvelle-Ecosse de sifflets d'alarme à vapeur, mais seulement deux trompettes d'alarme Daboll, d'un médiocre service.

A venir au 30 juin dernier, la construction du sifflet d'alarme avec les bâtiments à l'île aux Loups-Marins a coûté $4,327 ; celle du sifflet d'alarme avec les bâtiments à Yarmouth, $3,451 ; celle du sifflet d'alarme avec les bâtiments à l'île Cranberry, $5,650, mais ce dernier a exigé une nouvelle dépense, qui sera portée sur les comptes de la présente année fiscale. Quant aux frais de construction des sifflets d'alarme à vapeur de

Digby, de l'île Brier et de l'île Saint-Paul, ils figureront dans le rapport de l'année prochaine

Le nouveau phare à l'entrée de la rivière Sissibou, comté de Digby, a été allumé pour la première fois le 3 décembre 1870. Il est à feu fixe blanc et porte trois lampes à mèches plates et trois réflecteurs de quinze pouces. M. Basile Amcreau a été nommé gardien de ce phare le 17 avril 1871, avec un salaire de $200 par année. Les frais de construction, à venir au 30 juin dernier, se sont montés à $1,153.01

Le nouveau phare à la rivière des Pommes, comté de Cumberland, a été bâti pour remplacer l'ancien, détruit par un incendie. Il a été allumé pour la première fois le 1er octobre 1870. L'ancien gardien en a le soin. L'appareil est catoptrique et à feu fixe blanc. Les frais de construction, le 30 juin dernier, étaient de $1,479.46.

Le nouveau phare à l'île Chester ou East-Ironbound, comté de Lunenburg, a été bâti pour remplacer l'ancienne tour, réduite en cendres par un incendie, après avoir été, à ce qu'on suppose, frappée par le tonnerre. Il a été allumé pour la première fois le 5 janvier 1871. Les frais de construction, le 30 juin, étaient de $1,811.24. C'est un phare dioptrique de cinquième ordre.

Le nouveau phare sur l'île Ingonish, comté de Victoria, Cap-Breton, est dioptrique, à feu fixe blanc, de cinquième ordre, et a été allumé pour la première fois le 1er août 1871. Les frais de construction, le 30 juin dernier, s'élevaient à $2,410.47. Le gardien, M. Samuel C. Campbell, reçoit un salaire de $300 par année.

Le nouveau phare à Main-à-Dieu, sur le bout occidental de l'île Scattarie, est du système catoptrique, et offre une lumière fixe rouge du côté de la mer et une lumière blanche du côté du nord. Il porte deux lampes à mèches circulaires, et deux à mèches plates, avec deux réflecteurs de quinze pouces et deux de seize pouces. Il a brillé pour la première fois le 1er août 1871. Les frais de construction, à venir au 30 juin dernier, se sont montés à $2,312.39. M. James Burke, gardien temporaire, reçoit $300 par année.

Le nouveau phare à l'entrée du port de Pugwash, comté de Cumberland, a été éclairé pour la première fois le 26 mai 1871. Il est à feu fixe rouge, et a été vu à la distance de douze milles. Les frais de construction, à venir au 30 juin dernier, se sont montés à $1,676.91. M. Rufus F. Bent a été nommé gardien de ce phare, avec un salaire de $200 par année.

Une balise-lumière a été placée dernièrement sur le bureau de la traverse, à l'entrée du port de Sainte-Anne, comté de Victoria ; elle a coûté $187.35. M. J. Morrison en a été nommé gardien, avec un salaire de $100 par année.

Ces sept nouveaux phares, établis dans le cours de l'année fiscale dernière, pour la construction desquels il avait été voté au budget $10,936, ont coûté $10,736.69, cours canadien. Indépendamment du crédit de $10,936, le parlement avait affecté une somme de $5,000 à l'établissement d'une tour à feu sur l'île de Sable.

Le nombre total de phares neufs mis en activité dans la Nouvelle-Ecosse depuis le commencement de la confédération jusqu'à la fin de l'année 1871, est de quatorze, en comptant les deux qui ont été rebâtis, et il y en a treize autres dont la construction est entre-

prise en ce moment, et qui, lorsqu'ils seront finis, porteront à vingt-sept le nombre des nouveaux feux allumés depuis cette époque.

Le nombre total des phares en activité dans la Nouvelle-Ecosse, à la fin de 1871, était de soixante et cinq. Il n'y a pas dans cette division d'aides-gardiens payés par le gouvernement; les gardiens qui veulent avoir des aides, les prennent à leurs propres frais.

Pendant l'année fiscale dernière, les changements suivants sont survenus parmi les gardiens de phare dans la Nouvelle-Ecosse. En octobre 1870, M. Morrison, gardien du phare de l'île aux Oiseaux, Cap-Breton, fut tué par son canon qui creva, et remplacé par M. Angus Ross ; salaire $400 par année.

Le gardien du phare de Sable, comté de Shelburne, mourut le printemps dernier, et eut pour successeur son fils M. Harvey Doane ; salaire $400 par année.

Le 6 mai 1871, M. Nathan Smith, gardien du phare de Burnt Coat, comté de Hants, fut mis à la retraite, avec une pension de $157.50. Personne n'a encore été nommé à sa place d'une manière permanente, et c'est son fils qui provisoirement fait le service.

Voici quel a été le personnel du service des phares dans la Nouvelle-Ecosse durant l'année fiscale dernière :—

Gardiens de phares..	62
Hommes employés aux établissements de sauvetage, indépendamment des gardiens de phares..	24
Mécaniciens des sifflets et trompettes d'alarme à Yarmouth, à l'île aux Loups-Marins, à l'île Cranberry et à Sambro........................	4
Surintendant des phares..	1

La dépense de l'entretien des bouées et balises dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale dernière, s'est montée à $2,091.52.

Le surintendant à l'île Saint-Paul fait rapport qu'il n'y a eu qu'un seul naufrage à cet endroit dans la saison dernière, celui du trois-mâts *Minerva*, bâtiment de fer, chargé de marchandises et de passagers, venant de Liverpool en destination pour Montréal, lequel fit côte le 15 juillet 1871 par une brume épaisse, et se brisa totalement. Personne ne périt, parce que le débris résista assez longtemps aux secousses pour que les passagers, au nombre de 300, et les gens d'équipage, aient pu gagner terre sains et saufs. On a pris soin des naufragés dans l'île jusqu'à ce qu'un bâtiment soit venu les chercher. On pense que si un puissant sifflet d'alarme à vapeur avait sonné sur l'île Saint-Paul dans le temps que le *Minerva* approchait du bord, l'accident ne serait pas arrivé. Le sifflet qui a été mis à l'entreprise pour cette île sera probablement installé et en état de fonctionner au commencement de l'été prochain, et on espère qu'il rendra impossible à l'avenir de pareils sinistres sur cette grève dangereuse.

Il y a eu deux naufrages, pendant la saison dernière, sur l'île Scatterie, où le département, entretient un établissement de sauvetage au principal phare, à l'extrémité est de l'île.

Le 7 mai 1871 la barque "Star of the West," de Newcastle, Angleterre, fit côte sur l'île par un épais brouillard, et le capitaine et son équipage se sauvèrent du bâtiment dans leurs chaloupes. L'équipage fut ensuite recueilli par une goëlette et transporté à la baie aux Vaches, à l'exception cependant du capitaine qui, paraît-il, était tombé de la chaloupe

à la mer et s'était noyé ; son corps fut retrouvé plus tard, et transporté aussi à la baie aux Vaches. Lorsque le département reçut avis de cet accident, les circonstances de la mort du capitaine me parurent telles que j'ordonnai immédiatement une enquête officielle, mais avant que l'enquête pût être commencée, les matelots qui s'étaient éloignés du naufrage dans la même chaloupe que le capitaine et qu'on supposait avoir été avec lui lorsqu'il s'était noyé, se cachèrent à bord d'un steamer sur le point de mettre à la voile pour Liverpool, Angleterre, et quittèrent le pays, de sorte qu'on ne put obtenir leur témoignage ; cependant à l'enquête du coroner tenue à la baie aux Vaches ces hommes avaient été entendus, et le verdict du jury avait été que le capitaine s'était " noyé accidentellement."

Un autre navire, le brick *Una*, de Swansea, fit naufrage sur le côté sud de l'île Scatterie, le vingt juin dernier ; mais personne ne périt heureusement, l'équipage ayant réussi à débarquer dans ses chaloupes ; ces naufragés furent secourus au phare.

Pendant que le steamer *Empress* était à quai à Annapolis, l'un des passagers tomba à l'eau dans l'obscurité, et se noya. La rumeur se répandit que les officiers et l'équipage du steamer n'avaient pas pris les précautions convenables pour la sûreté des passagers ; je donnai ordre de faire une enquête officielle sur l'accident ; mais un examen soigneux de plusieurs témoins ne fit rien découvrir à l'enquête qui prouvât positivement que les officiers étaient à blâmer pour cause de négligence.

Il n'y a eu aucun naufrage sur l'île de Sable dans le cours de l'année dernière, et lorsque des feux puissants auront été établis, avec des sifflets d'alarme, aux deux extrémités de l'île, il est probable qu'on ne verra plus que de rares naufrages sur cette île dangereuse.

Le chiffre de la dépense pour l'entretien de l'établissement de sauvetage de l'île de Sable, pendant l'année fiscale dernière, a été de $8,003.79 ; cependant, comme ces dépenses sont faites dans l'intérêt de la marine étrangère aussi bien que des bâtiments canadiens, le gouvernement britannique paie une subvention annuelle de £400 sterling, soit de $1,946.66. Lorsque les deux nouveaux phares et les sifflets d'alarme seront en pleine activité sur l'île de Sable, la dépense augmentera probablement de cinq à six mille piastres, à cause des frais considérables qu'entraînera l'entretien des sifflets d'alarme à vapeur et des feux puissants qu'on doit y installer ; et si on peut confier les travaux agricoles de l'île à un cultivateur entendu, la culture fournira une grande partie des provisions nécessaires à la subsistance du personnel, ce qui diminuera le coût d'entretien de l'établissement. Jusqu'à présent on n'a presque rien fait pour obtenir de ces produits, le surintendant de l'île ayant toujours trouvé beaucoup de difficultés à cultiver la terre avec succès.

Le gouvernement de l'île du Prince-Edouard a contribué, l'année fiscale dernière, pour sa quote-part des frais d'entretien du phare et de l'établissement de sauvetage sur l'île St. Paul, suivant la décision des arbitres de 1836, une somme de $136.79. Sa contribution, l'année précédente, avait été de $204.62.

La dépense totale de l'entretien des phares, sifflets d'alarme, stations de signaux, bouées et balises dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale dernière, a atteint le chiffre de $62,783.62, cours de la Nouvelle-Ecosse. Les établissements de sauvetage, comprenant ceux des îles de Sable, St. Paul, Scatterie, de Vase et aux Loups-Marins, ont coûté

$10,552.57. Total en cours canadien $71,380.44. La dépense totale, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale dernière, pour l'entretien des phares et la construction de nouveaux phares, y compris les sommes payées pour les lanternes, etc., du phare de l'île de Sable, les établissements de sauvetage, ainsi que pour les sifflets d'alarme, bouées et balises, a été, en argent courant du Canada, de $84,820.49 ; le crédit voté était de $84,864.00, ce qui laisse une balance non dépensée de $43.51, qui a été reversée au trésor. La quantité d'huile nécessaire pour la consommation des phares pendant l'année fiscale expirant le 30 juin 1872, a été de 46,500 gallons, et le département a demand des soumissions pour cette fourniture le 22 février 1871. L'huile, soumise à l'épreuve de vapeur, devait être non explosive à 105° Fahrenheit, brûler avec éclat et sans fumée, jusqu'à entière combustion, ne pas charbonner la mèche, ne contenir aucune substance délétère, et rester fluide à 10° Fahrenheit. Les futailles devaient aussi être comprises dans le prix de l'huile, et conditionnées de manière à ne pas couler. On reçut treize soumissions différentes, et après un essai soigneux des échantillons fait par des officiers du département, on décida d'accepter la soumission de M. F. A. Fitzgerald et Cie., de la raffinerie d'huile Union, de London, Ontario, comme la plus avantageuse pour le gouvernement, sous les rapports du prix et de la qualité. Ils promirent de livrer, de même qualité que les échantillons, 15,500 gallons d'huile à Halifax, à 21 cents le gallon ; 6,000 gallons à St. Jean, Nouveau-Brunswick, à 21 cents le gallon ; 12,000 gallons à Québec, à 19 cents le gallon ; 7,000 gallons à Montréal, à 18 cents le gallon ; 2,600 gallons à Hamilton à $16\frac{1}{4}$ cents le gallon, et 3,400 gallons à Sarnia à 16 cents le gallon. Par ce contrat, les phares devaient être approvisionés d'huile au prix moyen de $19\frac{4}{10}$ cents le gallon, ce qui est le plus bas prix payé pour l'huile jusqu'à présent par le gouvernement. L'échantillon de cette huile soumis à l'essai avant l'adjudication, a été déclaré excellent par le chimiste du département, qui a fait l'analyse photométrique ; on a aussi essayé de l'huile tirée des futailles lors de la livraison, et on l'a trouvée de la même qualité que les premiers échantillons fournis. Nombre de gardiens de phares ont constaté dans leurs rapports l'excellente qualité de cette huile ; mais quelques autres ont fait rapport qu'elle n'était pas aussi bonne qu'ils l'eussent désiré. Ceci peut avoir été causé par la présence d'impuretés dans quelques futailles, par des défectuosités dans les lampes, ou par un manque de soin dans le nettoyage et l'entretien des mèches ; car c'est un fait bien connu que des huiles et des lampes semblables, employés par des gardiens différents, donnent quelquefois des résultats très-dissemblables, quant à la qualité de la lumière.

Les détails qui suivent, sur l'huile délivrée par MM. Fitzgerald et Cie, ont été fournis par l'officier qui en a fait l'essai :

" Soumis à l'épreuve de vapeur, cet échantilon est non explosif à 112° Fahrenheit, a
" une pesanteur spécifique de 43° Beaume, possède une grande force d'éclairage, charbonne
" très-peu la mèche, ne noircit que légèrement la cheminée, se conserve fluide à 10° Fahren-
" heit, et, au point de vue de l'économie, possède une valeur de trois (3) pour cent supérieure
" à celle des échantillons d'huile les moins économiques qui ont été essayés."

Le montant total payé par le département pour les aprovisionnements d'huile de pétrole, employés dans les phares du gouvernement (excepté l'huile employée au bateau-lumière de la Traverse, et dans les phares et les bateaux-lumière de la Colombie Britan-

nique) pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, a été de $11,814.01. Vu l'augmentation du nombre des phares de la Puissance, et l'introduction des grandes lampes No. 1 à bec circulaire dans plusieurs de ces phares, la consommation de l'année prochaine sera d'environ 70,000 gallons.

L'huile nous est fournie maintenant à si bas prix, que la dépense qu'elle occasionne est peu de chose en comparaison des autres dépenses du service des phares, et il est de toute importance que nous ayions dans plusieurs de nos grands phares la lumière la plus brillante qui puisse être produite. Le département, tout en étant désireux d'apporter dans son administration toute l'économie praticable sans nuire à l'efficacité du service, a en même temps fait tous ses efforts pour améliorer et augmenter la force et la qualité des feux sur nos côtes et les lacs, de manière à rendre l'approche de nos rivages aussi sûre que possible. Cela explique l'augmentation progressive qui a eu lieu, chaque année, dans la consommation d'huile, bien que la dépense pour cet article n'ait pas beaucoup augmenté, par suite du grand abaissement des prix depuis que le département a pris la gestion des phares.

STEAMERS FÉDÉRAUX.

Le gouvernement du Canada possède trois steamers de mer, placés sous la direction de ce département, outre les deux canonnières, sous la direction du ministre de la milice et de la défense, stationnées sur les lacs supérieurs. Le département a encore sous sa direction deux steamers de rivière, l'un le « Richelieu," employé au service de la Maison de la Trinité de Montréal, et le second affecté au service de la police de port de Québec.

Le steamer « Napoléon III » est le plus grand et le plus puissant des steamers du gouvernement; il est employé principalement à approvisionner les phares du golfe St. Laurent, à poser au besoin des bouées, et à porter secours et donner la remorque aux navires en détresse. Pendant l'hiver de 1870-71, il a été parfaitement réparé et a reçu des ponts neufs, un parapet et des épontilles neufs en fer, etc. Ces réparations lui permettent de porter une plus forte charge sur son pont. Le steamer étant à hélice, on trouvait qu'il roulait beaucoup dans les grosses mers, et on a cru utile de fixer sur chacun de ses côtés des fausses quilles s'étendant de l'avant à l'arrière sous la ligne de flottaison. Cette amélioration a été heureuse et l'a rendu plus ferme d'assiette. Les réparations et es fausses quilles ont coûté environ $8,000.

Dans le mois de septembre dernier, le steamer alla au secours du vaisseau « Frith of Clyde," naufragé à l'île St. Pierre, sur la côte de Terreneuve; et après avoir donné toute l'assistance possible, il dut reprendre le chemin de Québec, sans avoir pu ramener le bâtiment naufragé; pendant un épais brouillard, il donna sur les rochers du port aux Basques, dans le voisinage du phare du cap Ray, et faillit s'y briser totalement. Par bonheur, le temps étant calme à ce moment, on put le réparer temporairement, et il continua sa route avec lenteur jusqu'à Québec, où il arriva sans autre avarie. Plusieurs des plaques de fer de la coque étaient fort endommagées, et il fallut les remplacer. Le steamer partit ensuite pour St. Pierre, loué à raison de $300 par jour, et gagna assez pour couvrir de ses profits une partie considérable des frais de sa réparation. Il est douteux que, si ce steamer n'eût pas été construit à compartiments, il eût pu être remis à flot après son accident.

L'autre steamer employé à Québec est le "Druid," aussi en fer, mais bien plus petit et d'un plus faible tirant d'eau que le "Napoléon." Il est muni de roues à aubes, et est principalement employé à l'approvisionnement des phares fluviaux et à la pose des bouées; ses roues l'empêchent d'être, lorsqu'il y a des glaces flottantes sur le fleuve, aussi propre au service que les bâtiments à hélice; cependant dans les occasions ordinaires, il rend d'excellents services et est très-puissant. Avant de recommencer ses courses le printemps dernier, il reçut une chaudière neuve, et subit d'autres réparations et changements, qui coûtèrent en tout $7,000 environ. Ces deux steamers sont munis de soutes à poudre, pour le transport de grandes quantités de poudre destinées aux canons d'alarme des phares en bas de Québec.

La somme totale gagnée par ces steamers pendant l'année fiscale dernière, pour services rendus à des navires en détresse, indépendamment des services rendus au gouvernement, a été de $2,004.

Le steamer à hélice "Lady Head" est un bon bâtiment de mer, et a été, depuis quelque temps, stationné à Halifax et à Pictou, pour contribuer à faire la police de marine, et en différentes occasions a visité les îles de Sable et St. Paul pour porter secours aux naufragés. Le steamer est sous le commandement du capitaine Scott, M. R., qui a la direction de la police de marine dans les eaux des provinces d'en bas.

Le montant dépensé par M. Gregory, agent du département à Québec, pour l'entretien et les réparations des deux steamers stationnés dans le St. Laurent pendant l'année fiscale expirée au 30 juin dernier, a atteint le chiffre de $59,797.05, et la somme dépensée par Mr. Johnston, agent du département à Halifax, pour les steamers stationnés là, a été de $13,139.86; dépense totale $72,936.91 pour l'entretien et les réparations de ces trois steamers. Le crédit voté par le parlement pour ces services était de $73,300, ce qui laisse une balance non dépensée de $363.09.

Le vapeur "Richelieu," vieux vapeur à roues à aubes, est employé par la Maison de la Trinité de Montréal, à poser les bouées et visiter les phares de ce district. Quoiqu'il ait toujours été tenu en bon état d'entretien, il faudra néanmoins lui faire subir de grandes réparations à la fin de la saison prochaine pour le rendre propre à exécuter son service. Son entretien a coûté peu de chose, sa dépense pour l'année fiscale dernière ne s'est élevée qu'à la somme de $3,951.04, y compris les gages du capitaine et de l'équipage, les vivres, le combustible, le bois, les réparations et l'assurance.

Le petit yacht à vapeur de la police fluviale et de port à Québec, est le seul autre vapeur qui dépende de ce département. Son entretien n'occasionne qu'une faible dépense, et il est d'une grande utilité à la police fluviale, à laquelle il sauve beaucoup de temps et de travail en permettant à un petit nombre de constables de faire observer l'ordre, sur le fleuve, dans les environs de Québec. Il est ordinairement monté par un mécanicien, un timonier, et six constables, et croise au milieu de la flotte pendant le jour, tandis que des chaloupes font le même service la nuit. L'entretien du yacht n'a coûté, pendant l'année fiscale dernière, que $1,192.43.

La dépense totale, pour l'entretien et les réparations des cinq steamers placés sous le contrôle du département, pendant l'année fiscale dernière, s'est montée à $78,080.38.

Observatoires et observations météorologiques.

Il y a deux observatoires soutenus par le Canada sous la direction de ce département. Le plus important est celui de Québec, auquel est préposé le commander Ashe, M. R. ; le second est celui de St. Jean, dont M. George Hutchinson est directeur. Ces deux observatoires indiquent le temps aux navires dans leurs ports respectifs en laissant tomber une boule, à une heure p. m. Le sémaphore (*Time Ball*) de l'observatoire de Québec est érigé sur la citadelle, et est facile à apercevoir. Celui de St. Jean, N. B., est érigé au Fort Howe ; mais on a l'intention de le transporter sur le toit de la douane, où il sera mieux exposé à la vue que dans sa position actuelle. Le commander Ashe, directeur de l'observatoire de Québec, est un homme de science, et outre cette partie de ces devoirs qui se rapporte au sémaphore, il consacre beaucoup de son temps, comme on le verra par son rapport (appendice No. 15,), aux observations et à la photographie célestes. On propose de faire de Québec une station principale d'observations météorologiques, se rattachant au système que le professeur Kingston, de Toronto, est en voie de créer ; les services du commander Ashe seront très-utiles, car il possède déjà une très-belle collection d'instruments à son observatoire. Depuis longtemps, des hommes de science et des personnes intéressées dans le commerce maritime, avaient compris la nécessité d'organiser un système régulier d'observations météorologiques, parce que les renseignements météorologiques que l'on pourrait obtenir à différentes stations sur le territoire du Canada, qui embrasse une étendue de plusieurs milliers de milles, étant réunis et dressés par tables et par cartes, offriraient beaucoup d'informations précieuses au public sur les lois qui gouvernent les orages, et après quelque expérience, pourraient, on l'espère, servir à indiquer l'approche et à signaler à temps l'imminence du danger aux marins et autres intéressés dans nos ports principaux.

En Angleterre, les avertissements publics de l'approche des tempêtes, ont été mis en pratique dans une certaine mesure, et avec un succès considérable, par feu l'amiral Fitzroy, concurremment avec le bureau du commerce ; mais depuis la mort de l'amiral, une commission de la Société Royale de Londres, a pris, en 1866, la direction du département météorologique du bureau du commerce. Un crédit libéral de £10,000 est annuellement voté par le parlement britannique, pour continuer les travaux météorologiques commencés par l'amiral Fitzroy, et permettre de faire des expériences nombreuses et variées sur cette branche de service, aussi importante qu'intéressante.

Cette commission, présidée par le président de la société royale et dont fait partie l'hydrographe de l'amirauté, se compose de huit membres, tous hommes de hautes connaissances scientifiques, qui se sont chargés gratuitement de ces travaux onéreux cependant, et qu'ils accomplissent très-volontiers par le vif désir qu'ils partagent tous de développer la science de la météorologie.

La commission divise ses opérations en trois classes, savoir :—" La météorologie océanique," comprenant la recherche des conditions météorologiques de l'océan, au moyen d'observations faites en mer, avec des instruments prêtés par le bureau ; les *signaux télégraphiques* et les *avertissements de l'état du temps*, comprenant le système d'observations et de télégraphie nécessaire pour la préparation de bulletins quotidiens de l'état du temps, et

pour la transmission aux ports anglais et aux pays étrangers d'informations sur le temps ordinaire et les tempêtes ;—la *météorologie terrestre* des îles britanniques, comprenant la méthode de recherches suivie aux sept observatoires établis par le comité et pourvus d'appareils enregistreurs automatiques. L'objet de la météorologie terrestre consiste, premièrement, à recueillir des informations exactes de toutes les parties du territoire du Royaume-Uni, semblables à celles qui se publient dans presque tous les pays d'Europe, sous les auspices de leurs gouvernements respectifs ; et, secondement, à fournir de meilleures données pour l'étude de notre atmosphère que celles qu'on avait auparavant, de manière à donner aux recherches faites en rapport avec la télégraphie et les avertissements de l'état du temps, une base scientifique satisfaisante. A l'approche des tempêtes, la nouvelle en est transmise à 123 stations différentes du Royaume-Uni, pourvues de ballons ou signaux de tempête, avec ordre de hisser le ballon ; cet ordre étant accompagné d'une courte explication des raisons pour lesquelles on doit donner le signal. Le message est affiché aussitôt qu'il est reçu. Des baromètres, sont aussi prêtés par la commission à des petits ports et stations de pêche du Royaume-Uni, pour l'avantage des pêcheurs, afin qu'on y juge par soi-même des changements de temps auxquels on peut s'attendre. Il y a maintenant 113 baromètres ainsi employés. Des avertissements de tempête sont aussi envoyés en France, en Hollande, à Hambourg et en Norvége. Les dépenses de la commission pendant l'année expirée le 31 mars 1871, ont été de £9,760. 7s 7d sterling, y compris £800 sterling pour le salaire du directeur, et £400 sterling, pour le salaire du surintendant maritime de la météorologie océanique. Les dépenses de la commission pour la télégraphie n'ont été que de £850 19s 2d sterling. Ce service est loin de coûter autant en Angleterre qu'aux Etats-Unis ; car en Angleterre on n'expédie jamais les détails météorologiques par le télégraphe trois fois par jour comme on le fait aux Etats-Unis à plusieurs stations. Les avertissements sont seuls télégraphiés dans le Royaume-Uni, et encore ne le sont-ils que lorsqu'il y a nécessité.

Aux Etats-Unis, cette science, si utile et si importante, a fait depuis quelques années des progrès considérables, et elle forme maintenant une branche de service public régulièrement organisée à Washington. Avant cette organisation, beaucoup de renseignements précieux, se rattachant à des observotions météorologiques, étaient cependant recueillis, dressés par tables et publiés, pour l'instruction générale, par le Smithsonian Institute et d'autres corps savants de ce pays ; et il est probable qu'à la vue des efforts que l'on fait actuellement aux Etats-Unis, dans le Royaume-Uni et en Canada, pour perfectionner un système d'observations météorologiques en rapport avec la télégraphie de l'état du temps et des signaux de tempête, d'autres pays qui n'ont pas jusqu'à présent recueilli de telles observations, suivront cet exemple, et établiront chez eux des institutions semblables.

Aux Etats-Unis, le bureau des signaux de l'état du temps est attaché au département de la guerre, et présidé par le brigadier-général Myer, qui est le chef des signaux pour l'armée. Des bulletins, faisant connaître l'état de l'atmosphère à certains points et les pronostics du temps, sont envoyés trois fois par jour du bureau principal de Washington, et télégraphiés par tout le pays dans l'intérêt du commerce, de la navigation et de l'agriculture. Ces observations se sont étendues graduellement depuis quelque temps, si

bien que les Etats-Unis possèdent actuellement soixante-dix stations météorologiques, des bords de l'Atlantique à ceux du Pacifique, et du golfe du Mexique à la frontière septentrionale entre les Etats-Unis et le Canada.

Le système employé pour recueillir des observations météorologiques, et télégraphier les avertissements du temps par tout le territoire, est beaucoup plus développé et coûte beaucoup plus cher au trésor public aux Etats-Unis qu'en aucun autre pays du monde ; cela fait voir le désir des hommes publics de ce pays, de porter la science à sa plus haute perfection, afin de rendre les connaissances ainsi acquises d'une utilité pratique. On estime qu'avec le vaste champ qu'embrassent les stations d'observations qui fonctionnent actuellement et qui sont en rapport immédiat avec le bureau principal, par voie télégraphique, trois fois par jour, les frais des transmissions télégraphiques ne s'élèveront à guère moins de $1,000 par jour, et que la dépense totale de ce service dépassera probablement un demi-million de piastres.

Jusqu'à dernièrement, aucune organisation, sous la direction du gouvernement, dans le but de recueillir des observations météorologiques et de les dresser par tableaux, pour les publier, n'avait existé en Canada, bien qu'il y ait eu des hommes fort capables, qui non-seulement se sont occupés de cette science en amateurs, mais y ont encore dévoué beaucoup de temps et d'attention. Leurs travaux n'ont pu être beaucoup utilisés pour la constatation des résultats généraux, parce que les observations locales n'ont de valeur que lorsqu'elles sont prises à certains temps concurremment avec d'autres stations, et qu'elles sont ensuite mises par tables et comparées avec des observations semblables faites à d'autres stations sur une grande étendue de pays.

Il y a quelque temps, le professeur Kingston, directeur de l'observatoire magnétique, à Toronto, plein d'enthousiasme pour l'étude de la météorologie et possédant de hautes connaissances scientifiques, a fortement attiré mon attention sur ce sujet et sur l'opportunité de prendre les mesures nécessaires pour obtenir, des observatoires placés sous la direction du département, et des gardiens de phares éloignés, tels que ceux de l'île de Sable, de l'île St. Paul, de Belle-Isle, du rocher aux Oiseaux, et autres lieux exposés sur le bord de la mer, et des gardiens de quelques phares sur les lacs, des enregistrations, faites à des heures fixes, de l'état du temps, de la pluie, des vents, etc. Ces données lui seraient expédiées dans le but d'inaugurer un système complet d'observations météorologiques, et de les rendre utiles et précieuses, non-seulement aux hommes de science, mais aussi au commerce et à l'industrie maritime du pays. Il fallait cependant, pour commencer ce système, se procurer les instruments, livres et formules d'enregistrations nécessaires, ainsi que l'aide supplémentaire qu'exigent la computation et la préparation des tables. Sur ma recommandation, la somme de $5,000 a été insérée au budget pour ce service, et le parlement a voté cette somme. Les instruments, registres et formules ont été distribués aux stations indiquées par le professeur Kingston. On trouvera dans l'appendice No. 13 une liste des stations principales et ordinaires dont il a été fait choix, avec un rapport intéressant et complet sur la matière par le professeur, qui, je dois le faire remarquer ici, s'est chargé gratuitement de cette tâche ardue, étrangère aux travaux réguliers de l'observatoire magnétique de Toronto, dont il est directeur.

Les stations principales qui existent actuellement sont établies à Toronto et à Woodstock, province Ontario ; à Montréal, province de Québec ; à St. Jean et à Frédéricton, province du Nouveau-Brunswick ; à Halifax, province de la Nouvelle-Ecosse, et à Winnipeg, province de Manitoba. On a aussi l'intention de faire d'Ottawa une station principale, dès que le parlement aura voté les fonds nécessaires pour la construction d'un petit pavillon propre à cet objet, que l'on placera probablement quelque part sur les terrains qui avcisinent les édifices du parlement, là où il ne déparera point la belle apparence de ces édifices et de la place environnante.

Les observations seront faites par des employés de mon département.

A Montréal, les observations sont faites et communiquées au professeur Kingston, de Toronto, par le Dr. Smallwood, homme de science et grand amateur de la météorologie, qui, depuis plusieurs années, s'est occupé d'observations semblables pour sa propre instruction et celle du public généralement, et qui a offert obligeamment ses services pour perfectionner le système projeté.

Depuis plusieurs années, le Dr. Smallwood dirige l'observatoire de Montréal, et donne à la marine le temps précis au moyen d'une sorte de sémaphore érigé sur le faîte d'une construction très-élevée dans le voisinage immédiat de l'ancienne douane. Il transmet aussi le temps juste à Ottawa pour le canon d'avertissement qui s'y tire afin de régler les heures officielles dans les bureaux du gouvernement, conformément aux ordres du maître-général des postes.—Son observatoire est relié avec le circuit du télégraphe d'alarme à Montréal, et par le moyen de ce fil il y fournit le temps juste à 7 heures du matin, à midi et à 6 h. du soir, pour la commodité des boutiques et des fabriques.

On trouvera dans l'appendice 14, un rapport de ses opérations, avec des tables intéressantes, une, entre autre, qui fait connaître la pression atmosphérique, la température, le vent, les pluies, la neige et l'étendue des nuages, pendant l'année 1871, et forme un résumé des phénomènes les plus considérables du climat de Montréal. Il y a aussi une autre table, ayant un très-grand intérêt pour le commerce maritime et qui fait voir la climatologie de Montréal et de ses environs dans les vingt-trois dernières années.

Prenant la moyenne de l'état du temps en automne, ou à l'approche de l'hiver sur le St. Laurent, pendant la période ci-dessus, le Docteur en tire la conclusion qu'il n'est pas bien sûr pour les navires de laisser le port de Montréal après le 20 novembre, et celui de Québec après le 25 de ce mois ; on voit par cette table que la saison d'hiver commença véritablement dans le mois de novembre trois fois, entre 1849 et 1871 inclusivement, savoir : en 1851, le 21 novembre, en 1856, le 29 novembre, et en 1871 le 29 novembre. Pendant les autres années, l'hiver ne commença qu'en décembre. Dans le cours de l'année dernière, le professeur Kingston et le Dr. Smallwood se mirent en communication avec le bureau des signaux du département de la guerre, à Washington, afin d'établir un échange de télégrammes sur l'état du temps entre les deux pays ; le bureau principal des signaux à Washington consentit avec cordialité à coopérer avec nos observateurs ; et en conséquence on échangea des télégrammes et des prévisions sur l'état atmosphérique pendant quelque temps, les observateurs canadiens expédiant par télégraphe des renseignements utiles au bureau des Etats-Unis, qui, en retour, envoyait à nos météorologistes des résumés

télégraphiques descriptifs de l'état de l'atmosphère en certains endroits. Ces renseignements étaient aussitôt publiés dans les journaux de Toronto et de Montréal pour l'information générale, avec les bulletins de nos stations météorologiques canadiennes. On s'aperçut cependant peu après, qu'on ne pouvait continuer ces relations et qu'il fallait interrompre cet échange de télégrammes, parce qu'il n'y avait plus de fonds à la disposition de mon département pour faire face aux frais de ces transmissions télégraphiques, la somme de $5,000, votée par le Parlement, étant toute entière nécessaire pour l'achat des matériaux qu'il fallait pour inaugurer le système et rétribuer l'aide dont on ne pouvait se dispenser aux stations principales.

A Toronto, les observations se feront à l'observatoire magnétique, par le professeur et ses assistants, et à Woodstock, Ontario, elles seront dirigées par L. Montgomery, professeur de mathématiques à l'Institut Littéraire Canadien de la ville. A St. Jean, Nouveau-Brunswick, les observations se feront sons la direction de M. Murdoch, ingénieur civil et surintendent de l'aqueduc, que je connais personnellement depuis plusieurs années, et qui est particulièrement apte à ces travaux, car il s'est occupé toute sa vie de l'étude de cette science en amateur, et depuis longtemps il fait gratuitement part du résultat de ses observations au public par la voie des journaux de cette ville.

A Frédéricton, on a pu heureusement obtenir les services du professeur Jack, qui s'est chargé de la surveillance des observations dans cette ville. M. Jack est président de l'Université du Nouveau-Brunswick et professeur de mathématiques, de physique et d'astronomie à cette institution ; il est bien connu pour être parfaitement versé dans la pratique des sciences. L'Université possède une excellente collection d'instruments, et il n'y a aucun doute que le savant Docteur, qui a si généreusement entrepris de recueillir les observations à cette station, contribuera grandement, avec son assiduité ordinaire, à nous aider dans l'œuvre du perfectionnement de notre système. A Halifax, les observations se feront sous la surveillance de F. A. Allison, Ecr., qui a aussi consacré beaucoup de temps et de travail à l'étude de la science météorologique, et qui s'est chargé avec empressement de ce soin.

Dans la province de Manitoba, les directeurs du collége St. Jean, à Winnipeg, se sont chargés de ce même travail, et il est probable que leur coopération sera d'une grande importance.

Outre les stations principales dont il vient d'être question, et qui sont sous la surintendance d'hommes éminemment capables, qui ont fait de cette science une étude spéciale, il y a beaucoup plus de cent stations ordinaires établies par tout le Canada, qui sont en communication avec le directeur principal du réseau à Toronto, et qui lui envoient le résultat de leurs observations à mesure que l'occasion s'en présente. Quelques-uns des observateurs des stations ordinaires, sont des hommes d'éducation et de science, qui ont offert leur aide pour faire fonctionner un système commencé sous de si favorables auspices.

On enregistre des observations à trente-sept des principaux phares, choisis à cause de leur situation avantageuse et de la capacité de leurs gardiens, parfaitement en état de faire les observations, et d'en tenir registre. Plusieurs de ces gardiens sont très-intelligents et entendus dans tout ce qui a rapport au temps. Quelques-unes de ces stations,

comme celles de l'île de Sable, de l'île St. Paul, de Belle-Isle et autres, dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle-Isle, sont hors de la portée des bureaux de postes, et leurs enregistrations ne peuvent être par conséquent obtenues et utilisées pour les rapports mensuels ou trimestriels : elles ne parviennent au département qu'à de longs intervalles, lorsque l'un des steamers du gouvernement porte à ces phares leur approvisionnement annuel ; cependant bien que leurs observations et leurs enregistrations, toutes faites à la même heure chaque jour et se rattachant à un système coordonné, ne soient pas immédiatement utilisables, elles sont néanmoins précieuses en ce qu'elles servent à constater les résultats généraux et à arriver à des conclusions exactes sur la marche et l'étendue des tempêtes dans une vaste région. Si la législature juge à propos d'accorder la somme nécessaire pour étendre et perfectionner ce grand et important système que je me propose de mettre en œuvre, et pour lequel je recommanderai à mes collègues du gouvernement d'affecter un crédit plus considérable dans le budget de l'année prochaine,—disons de $10,000.00, il sera bientôt pris des mesures pour établir une ou plusieurs stations météorologiques dans la Colombie Britannique ; et les résultats des observations qui y seront recueillies se transmettront par la poste au bureau principal à Toronto. Lorsque ces dispositions seront terminées et que les observations seront systématiquement enregistrées chaque jour à de nombreuses stations dans toutes l'étendue du Canada, (dont le nombre s'élèvera probablement à cent cinquante, disseminées sur un territoire de plusieurs milliers de milles d'étendue, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique) le Canada pourra présenter au monde scientifique un recueil d'observations météorologiques, et une analyse des lois qui gouvernent les orages, qui seront peu inférieurs à ceux d'aucun autre pays, et probablement supérieurs à ceux de plusieurs des plus anciennes et des plus riches contrées de l'Europe, qui ne possèdent pas les mêmes avantages ni la même étendue territoriale que le Canada. L'importance de pouvoir constater, par des observations faites dans un aussi vaste domaine, les effets et la marche des grandes tempêtes qui passent quelquefois sur l'Atlantique et une grande partie de ce continent, est telle qu'on ne saurait s'en faire une trop haute idée.

L'application stricte et exacte de cette météorologie pratique devra puissamment servir les intérêts du commerce, et répandre une foule de connaissances utiles, sur la climatologie et la météorologie des régions septentrionales de ce continent, connaissances que nous n'avions pas encore possédées et dont nous pourrons maintenant tirer parti. Les avertissements des tempêtes aux principaux ports de mer du Canada, qui seront une suite de cet ensemble excellent d'observations météorologiques, ne pourront manquer de rendre d'inappréciables services à la navigation et de contribuer à la sûreté des personnes et des navires. Le détail de la dépense des $5,000 votées par le parlement pour ce service, pendant l'année fiscale courante, figurera dans les comptes publics, et dans le rapport de ce département pour l'année prenant fin le 30 juin 1872. Bien que la plus grande économie ait été exercée dans cette dépense, le crédit sera à peine suffisant pour satisfaire aux frais d'achat d'instruments, livres, formules, registres, et aux frais de télégraphie et d'assistance ; et j'ai l'intention de demander qu'une nouvelle somme de $3,000 soit insérée au budget supplémentaire pour l'année courante, afin de couvrir les obligations contractées, et de continuer le système inauguré jusqu'au 30 juin prochain. Quant à la dépense de

l'année prochaine, le professeur Kingston, sur ma demande, a préparé avec beaucoup de soin une estimation des frais nécessaires de ce service pendant cette période, sur l'échelle la plus économique compatible avec son efficacité, eu égard à l'étendue du territoire et au nombre des employés. Cette estimation s'élève à $10,000, et j'ai dessein de recommander en temps opportun qu'elle soit mise au budget à la prochaine session ; car je pense que cette somme ne pourrait être dépensée d'une manière plus utile. Avec ce modique crédit, je pourrai prendre les moyens d'obtenir quelques nouveaux instruments dont on a grand besoin, et probablement aussi de transmettre aux principaux ports de mer du Canada sur l'Atlantique des avertissements ou télégrammes des pronostics de dangers à redouter ; mais je ne crois pas pouvoir avec cette somme envoyer à ces ports un télégramme quotidien de l'état du temps.

Le crédit affecté à l'observatoire de Québec, pour l'année expirée en juin dernier, était de $2,400, et a été dépensé, comme on peut le voir, à l'appendice, dans le rapport du directeur.

La somme votée pour l'observatoire et le *time ball* de St. Jean, N.-B., pour la dernière année fiscale, était de $1,400, et celle dépensée s'est élevée à $1,179.82 ; la somme votée pour l'entretien de l'observatoire magnétique à Toronto durant l'année fiscale dernière, était de $4,800, et elle a été dépensée.

Le montant voté pour l'observatoire de Kingston était de $500, et il a été dépensé.

Le montant voté pour l'observatoire de Montréal était de $500, et la dépense a égalé cette somme.

Un crédit de $750 avait été affecté à l'établissement d'un observatoire à Halifax, mais les travaux de construction n'ont pas été commencés, et rien n'a été dépensé sur ce crédit.

Comme mon département n'a pas le contrôle sur la régie des observatoires de Toronto, de Kingston et de Montréal, il s'ensuit que leurs dépenses ne se font pas par l'intermédiaire de mes bureaux ; et ceux qui ont la direction de ces institutions ne m'ont fait jusqu'à présent aucun compte-rendu de leurs actes.

AMÉLIORATION DES PORTS.

En vertu de l'acte 32 et 33 Vict., chap. 40, et d'ordres en conseil rendus conformément à cette loi, on lève un droit de dix cents par tonneau sur les navires entrant dans les ports de Bathurst et de Richibouctou, Nouveau-Brunswick, et dans le port d'Amherst et le havre aux Maisons, îles de la Madeleine. Ce droit n'est exigible qu'une fois par année de calendrier des navires de cent tonneaux et au-dessous. Le 4e article du dit acte oblige le ministre de la marine et des pêcheries à dresser annuellement, pour le soumettre au parlement, un rapport et état des deniers perçus dans ces ports, ainsi que des sommes affectées et dépensées (s'il y en a eu) pour y faire des améliorations.

Voici le montant des recettes aux dits ports pendant l'année expirée le 30 juin 1871 :

				$ cts.
Bathurst	47 navires.—	7,034 tonneaux.—		703 40
Richibouctou	95 "	23,946 "		2,394 60
Havre-aux-Maisons	23 "	840 "		84 00
Amherst	87 "	3,899 "		389 90
Recette totale				$3,571 90

La recette pendant l'année fiscale précédente avait été de $3,524.60.

La dépense totale faite pour les améliorations en conformité de l'acte pendant l'année fiscale dernière, se monte à $5,750.87, comme on le verra par le rapport du ministre des travaux publics ; tandis que la recette du droit n'a produit que $3,471,90 ; mais si l'on retranche une somme de $2,000, qui a été employée pour des services accomplis l'année précédente, la dépense réelle de l'année dernière se trouve réduite à $3,750.

Pendant les deux années fiscales dernières, la dépense totale faite en conformité de l'acte, a été de $6,350.87, et la recette totale de $7,096.50 ; on voit qu'il y a un excédant de recette depuis la mise à exécution de l'acte. Aussitôt que le dragueur à vapeur sera arrivé (et le département des travaux publics m'informe qu'il est attendu incessamment de la Clyde) les travaux d'améliorations dans les quatre ports seront continués, et si ces opérations ont le succès que j'espère, les avantages que la marine locale en retirera seront très-considérables, et bien propres à dédommager de leurs contributions ceux pour le bien desquels les améliorations se font et la taxe est imposée.

Les améliorations qui s'exécutent en ce moment dans d'autres ports du Canada, et dont les frais sont payés par le gouvernement fédéral sur le trésor public, sans l'imposition d'un droit spécial de tonnage, comme dans le cas des quatre ports ci-dessus, ne sont pas mentionnées dans le présent rapport, parce qu'elles sont faites par le département des travaux publics, qui en rendra compte dans son rapport.

Lorsqu'une amélioration importe aux intérêts généraux de la navigation, comme la construction d'un port de refuge sur quelque point de nos côtes, où elle aura paru nécessaire à la sûreté des personnes et des biens, le gouvernement et la législature ont décidé que la dépense en doit être payée sur le revenu général du pays, sans l'imposition d'aucune taxe ou droit de tonnage spécial sur les navires qui se servent du port ; mais si l'amélioration ne doit être utile qu'à la marine locale, elle s'exécute conformément à l'acte susdit, lorsque les parties intéressées demandent l'application de cet acte à leurs localités, application qui entraîne nécessairement l'imposition du droit de tonnage ci-dessus. C'est là une règle sûre qu'il convient d'adopter pour l'amélioration de nos ports, parce que nos côtes sont tellement étendues, et les havres tellement nombreux, que si le gouvernement fédéral se chargeait de ces améliorations dans tous les lieux indistinctement, il en résulterait inévitablement une élévation considérable dans nos impositions.

POLICE DE PORT ET DE RIVIÈRE.

Le gouvernement général maintient un corps de police fluviale ou de port à Montréal et à Québec, et quoique cette police soit dirigée et contrôlée par lui, elle n'est la source

d'aucune dépense pour le trésor fédéral, parce qu'elle est maintenue au moyen d'un droit imposé sur les navires qui visitent ces deux ports. Par l'acte 31 Vict., chap. 62, un droit de tonnage de trois cents par tonneau se lève sur tout navire à son entrée dans les ports de Québec et de Montréal, pour soutenir ce service. Les bâtiments de cent tonneaux et au-dessous le paient une fois l'année, et ceux de plus de cent tonneaux deux fois. L'effectif total de la police est de cinquante hommes—vingt-cinq à chaque port. A Montréal, le service est dirigé avec beaucoup d'habileté et de prudence par M. le juge Coursol, commissaire de la police fédérale, président de la cour des sessions générales de paix, et juge président de la cour des sessions spéciales. M. Coursol remplit actuellement la charge très-honorable et très-importante de maire de Montréal, la première cité du Canada.

A Québec, la direction de cette branche de service public est confiée à M. R.-H. Russell, chef du corps, officier énergique et utile, qui exerce aussi les fonctions de préposé de l'engagement des matelots.

L'acte mentionné plus haut place cette police sous le contrôle et la direction du ministre de la marine et des pêcheries, et en conséquence les deux officiers dont je viens de parler reçoivent leurs ordres, pour ce qui regarde la direction de leur corps, par l'intermédiaire de mon département, qui est chargé en outre du soin de payer les dépenses d'entretien du service. Je suis heureux de déclarer ici que je trouve que les deux corps de Montréal et de Québec accomplissent leurs devoirs d'une manière extrêmement efficace et utile ; et mon opinion est, je crois, partagée par presque tous les négociants et les armateurs de ces deux villes.

La recette du droit de tonnage au port de Québec pendant l'année fiscale dernière a été de $17,102.72 ; l'année précédente, elle s'était élevée à $20,883.51. La recette totale aux deux ports pendant l'année fiscale dernière a été de $21,235.06 ; tandis qu'elle avait produit $23,996.68, l'année précédente ; ce qui fait une différence en moins de $2,761.62 pour l'année dernière comparativement à l'année précédente.

La dépense du service de la police pendant la même période à Québec, y compris $800 pour le salaire du chef, $1,192.43 pour l'entretien et les réparations du steamer de la police, et la paie des hommes, avec la dépense de leur uniforme de service, a été de $9,370.73, contre $9,038.62 en 1869-70 ; ce qui accuse une légère augmentation l'année dernière sur la précédente.

La dépense à Montréal, pendant l'année fiscale dernière, a été de $8,030, y compris la paie du constable en chef, soit $2.50 par jour ou $912.50 par année, et le coût de l'habillement. La même dépense pendant l'année précédente avait été de $9,423.21. Ainsi il y a eu diminution sur celle-ci. Cependant le crédit affecté à ce service à Montréal pour l'année fiscale dernière—soit $8,030, s'est trouvé insuffisant, et il a fallu renvoyer le paiement de plusieurs comptes, faute de fonds, à l'année fiscale suivante. La dépense totale du maintien de ce service aux deux ports a été, pendant l'année fiscale dernière, de $17,400.73 ; tandis que, l'année précédente, elle s'était montée à $18,461.83 ; ce qui fait une légère diminution de dépense pour l'année dernière sur l'année précédente.

Le crédit voté par le parlement pour ce service dans les deux ports pour l'année

fiscale dernière était de $17,486, et il est resté une balance non dépensée de $85.27, qui a été reversée au trésor public.

Dans le budget détaillé de l'année fiscale dernière, dressé par ce département pour être soumis au parlement, le revenu de ce service avait été estimé à $22,000 ; et les recettes effectives ont atteint la somme de $21,235.06. Voici l'état des recettes et des dépenses de cette branche du service pendant les trois années fiscales dernières :—

		Recette.		Dépense.
Année fiscale expirée le 30 juin 1869	...	$21,952 83	...	$22,358 91
" " 1870	...	22,996 68	...	18,461 83
" " 1871	...	21,235 06	...	17,400 73
		$67,184 57	...	$58,221 47
Excédant de recette sur la dépense pendant les trois dernières années...				8,963 10

MARINS MALADES ET DÉNUÉS DE RESSOURCES.

Le Canada est probablement le pays qui possède la marine marchande la plus nombreuse à proportion de sa population : l'énorme quantité de produits qu'il tire de ses campagnes, de ses forêts, de ses pêcheries et de ses mines, et qu'il envoie au-delà des mers sur les autres marchés, nécessite l'emploi d'une flotte considérable de navires, sous pavillon canadien et sous pavillon étranger, pour exécuter les transports. Voilà pourquoi on a jugé nécessaire et désirable de faire des dispositions pour procurer un traitement et des soins à ceux des marins de cette flotte qui tombent malades sur leurs navires, soit dans nos ports, soit en cours de voyage, et qu'on a trouvé très-urgent aussi de pourvoir aux besoins des marins naufragés ou dénués de ressources, que les tempêtes peuvent jeter sur nos rivages ou qui peuvent être recueillis de navires canadiens en mer. L'assistance de ces naufragés entraîne souvent une dépense considérable, parce qu'il faut non-seulement les nourrir et les habiller lorsqu'ils ont perdu leurs hardes, mais encore les repatrier si l'on ne peut leur trouver de l'emploi sur les lieux. En vertu de l'acte 31 Vict., chap. 64, les marins, dans ces cas de maladie et de détresse, sont assistés par les officiers du gouvernement canadien, et un léger droit de tonnage se lève sur les navires à leur arrivée dans quelqu'un des ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ; ce droit se monte à deux cents par tonneau, et les bâtiments de cent tonneaux et au-dessous doivent l'acquitter une fois l'année, et ceux de plus de cent tonneaux deux fois l'année. Les bâtiments employés à naviguer de port en port dans la même province ne sont pas sujets à cette taxe, et leurs équipages n'ont pas droit à l'assistance.

L'administration des fonds perçus pour ce service, et des hôpitaux de marine exclusivement affectés à recevoir les marins malades, et généralement le soin et l'assistance des marins malades et sans ressources, sont confiés au ministre de la marine et des pêcheries, qui doit faire tous les ans au gouverneur-général, un rapport et un compte-rendu des recettes et des dépenses faites en vertu de l'acte, pour qu'ils soient soumis au parlement. On trouvera cet état de compte dans l'appendice. La recette totale de cette branche de service public, pendant l'année expirée le 30 juin 1871, a été de $29,683.41, comme le constatent les rapports des agents de ce département chargés de faire la perception des

droits. Le montant reçu par le receveur-général, et qui figure aux comptes publics, diffère légèrement de cette somme ; cela provient probablement de ce que les perceptions faites pendant l'année fiscale dans quelques petits ports n'ont été versées qu'après l'année expirée.

A la somme totale des recettes, la province de Québec a fourni $15,319.50 ; le Nouveau-Brunswick, $7,698.62 ; et la Nouvelle-Ecosse $6,668.59.

Cette branche de service a produit dans l'année expirée le 30 juin 1870, une recette totale de $31,410.46 ; dans l'année expirée le 30 juin 1869, une somme de $31,353.78 ; et dans l'année expirée le 30 juin 1868, une somme de $21,049.68.

Les marins malades, au port de Québec, sont traités et secourus à l'hôpital de marine et des émigrants de la ville. Cet hôpital est sous la direction et le contrôle du département de l'agriculture, et est destiné non-seulement à recevoir des marins malades, mais aussi des émigrants et des habitants de Québec. La dépense totale de cet hôpital pendant l'année fiscale dernière a été de $19,823.18. Le gouvernement local de la province de Québec, a payé sa contribution annuelle de $4,000, en considération des dépenses que fait l'hôpital pour le traitement et le soin des malades qui lui viennent de la province de Québec. Les malades payants ont fourni à la recette, pendant l'année fiscale dernière, une somme de $235.40, et il y a eu quelques autres menues ressources, qui jointes à ces $235.40, forment un total de $656.

Reste une somme de $15,167.18 qui a été à la charge du gouvernement du Canada. Sur ce montant, les autorités de l'hôpital estiment que les dépenses pour le traitement des marins malades admis pendant l'année dernière, ont été de $12,948.54. Presque toute cette somme, savoir, $12,760.86, a été dépensée pour des marins des équipages de bâtiments de mer ; $187.68 seulement ont été dépensés pour des marins servant sur des caboteurs. Le département a dépensé, pendant la même période, pour le traitement des marins malades, dans les autres ports de la province de Québec, Montréal compris, une somme de $2,318.13 ; et pour les marins naufragés ou dénués de ressources $172.09, ce qui forme une dépense totale dans la province de Québec, pour ces services, de $15,438.76. Comme la recette dans cette province a été de $15,316.50 seulement, et la dépense de $15,438.76, on constate en conséquence un déficit de $122.26, après avoir pourvu au traitement et au besoin des marins malades ou dans le dénûment qui avaient droit d'être secourus.

A Montréal, les marins malades sont parfaitement soignés à l'hôpital-général (où les installations et le traitement sont excellents) moyennant $4.20 par semaine. Pendant l'année fiscale dernière, une somme de $1,824 a été payée à cette institution pour ce service. La dépense des marins malades soignés à l'hôpital de Québec a été en moyenne de $9.66 par tête par semaine. Le service de cet hôpital est excellent aussi, bien qu'il soit plus coûteux qu'à l'hôpital-général de Montréal.

Dans le Nouveau-Brunswick, la dépense totale pour les hôpitaux de marine et l'assistance des marins malades et dénués de ressources, pendant l'année fiscale dernière, s'est élevée à $6,516.13 ; sur cette somme $4,036.41 ont été dépensés pour l'hôpital de marine de Saint-Jean, qui est affecté exclusivement pour les marins malades, et placé sous la direction du Dr. Botsford, un des médecins de la ville. Cet hôpital, quoique les bâtiments

en soient vieux, est très-confortable et est entouré de terrains bien dessinés et agréables, qui sont entièrement réservés pour l'usage des convalescents. On entretient aussi de petits hôpitaux de marine à Saint-André, à Miramichi, à Richibouctou et à Bathurst. Déduction faite de la dépense au Nouveau-Brunswick,—soit $6,516.13—sur le produit des droits de tonnage—soit $7,698.32—il reste un excédant de recette de $1,182.19 pour cette branche de service dans cette province.

Dans la Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas d'hôpitaux de marine. Les marins malades sont soignés à Halifax dans l'hôpital provincial et de ville, moyennant $5 par semaine, et aux autres ports, les percepteurs des douanes en prennent soin et font les arrangements nécessaires pour les placer dans des pensions privées.

Le montant total perçu dans la Nouvelle-Ecosse pendant l'année fiscale dernière pour le fonds des marins malades, a été de $6,668.59, et la dépense totale de $7,023.41 ; la dépense a donc excédé la recette dans cette province.

A Québec, 760 marins malades ont été traités à l'hôpital de marine et des émigrants pendant l'année fiscale dernière ; à Montréal, pendant l'année accomplie le 30 novembre 1871, le nombre des marins soignés a été de 214, et à Saint-Jean il a été de 129, pendant l'année expirée le 30 juin 1871. Il y a à Saint-Jean, concurremment avec l'hôpital de marine, un lazaret sur l'île aux Perdrix, confié à la direction du Dr. Harding ; et, pendant l'année fiscale dernière, il y a été admis quatre malades atteints de la petite vérole, qui y ont été soignés jusqu'à leur parfaite guérison.

Pendant l'année fiscale dernière, la dépense faite par le département pour ce service, y compris l'assistance des marins naufragés et dénués de ressources, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, s'est montée à $16,029.68 ; et l'entretien des marins malades à l'hôpital de Québec, a coûté $12,948.54. Ce qui fait pendant cette période une dépense totale de $28,978.22 pour l'entretien et le traitement des marins malades et les secours aux marins dans le dénûment, dans les trois provinces. Si l'on déduit cette dépense du montant de la recette, savoir, $29,683.41, il reste un surplus de $705.19 au crédit du fonds dans les mains du gouvernement.

Voici le montant des recettes et celui des dépenses de ce service, durant les trois années dernières :—

		Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin,	1869....	$31,353 78	$26,987 04
" "	1870......	31,410 46	27,029 34
" "	1871......	29,683 41	28,978 22
		$92,447 65	$82,994 60
A déduire les dépenses........................		$82,994 60	
Balance entre les mains du gouvernement au crédit du fonds.............................		$9,453 05	

Le parlement avait affecté pour les hôpitaux de marine et les marins malades, naufragés et dans le dénûment, à tous les ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, (le port de Québec excepté), pour l'année fiscale

dernière, une somme de $18,526, et la dépense réelle faite par le département a été de $16,029.68, ce qui laisse une balance non dépensée de $2,496.32, qui a été reversée au trésor public.

On estime à $30,000 les recettes du fonds des marins malades et dénués de ressources, durant l'année fiscale courante, et les dépenses à une somme à peu près égale, ou un peu plus élevée, parce qu'il a fallu faire des déboursés plus nombreux que de coutume, cette année, à cause du grand nombre de naufrages qu'il y a eu et de marins dans le dénûment qu'il a été nécessaire d'assister et de vêtir.

Le droit de tonnage pour les mariniers malades et sans ressources n'existe pas dans les ports d'Ontario ; et il ne s'est pas fait, pendant l'année fiscale dernière, de dépenses pour ce service dans cette province, à l'exception d'une somme de $500 votée par le parlement dans les estimés de l'année fiscale dernière, comme contribution pour l'assistance des mariniers malades à l'hôpital de Ste.-Catherine. Cette somme, cependant, n'a pas été prise sur le fonds des marins malades formé dans les trois provinces maritimes, mais a été payée sur le revenu général du Canada. L'hôpital de Ste.-Catherine a été d'un très-grand avantage à beaucoup de mariniers naviguant sur les lacs supérieurs, tombés malades sur leurs bâtiments ou blessés accidentellement en faisant leur service ; et comme il est situé près du canal par où passent une grande partie des bâtiments du lac, on a trouvé très-commode d'y amener les mariniers malades ou blessés, à cause de sa position centrale et des facilités pour transporter les malades du navire à l'hôpital.

Une pétition, signée par un nombre considérable de personnes intéressées dans la navigation sur le lac, a été présentée à la Chambre des Communes, pendant la session dernière, par Thomas A. Merritt, écuyer, député de Lincoln, portant demande de l'imposition d'une taxe légère sur les bateaux qui passent par le canal Welland, pour la consacrer à l'établissement et à l'entretien d'un hôpital de marine permanent à Sainte-Catherine affecté à la réception des mariniers malades appartenant aux équipages de la marine des lacs ; mais il n'a été pris aucune décision à ce sujet. Le département a, cependant, communiqué avec M. Merritt, pour s'assurer de la nature de la taxe qui conviendrait le mieux aux intérêts de la marine. On pense qu'une somme de $4,000 par année serait suffisante pour défrayer un hôpital de ce genre. La taxe à imposer sur les bâtiments, serait par conséquent très-minime, dans le cas où le gouvernement et la législature ordonneraient la création de cet établissement.

Dans la Colombie Britannique, il n'existe pas actuellement de droit sur les navires qui y font le commerce ; mais, dans la convention par laquelle cette colonie a consenti à entrer dans la confédération, il est stipulé que le gouvernement du Canada bâtirait un hôpital de marine. Une somme convenable (probablement $20,000) devra être insérée au budget qui sera soumis au parlament à sa prochaine session, pour couvrir les frais de construction de l'édifice. On fera aussi des dispositions pour étendre à la Colombie Britannique l'empire des lois présentement en vigueur en Canada, ayant trait à l'assistance des marins malades et dans le dénûment, et pour y établir le même droit de tonnage qui se lève dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Sous l'empire de l'acte concernant l'inspection de bateaux à vapeur, tous les vapeurs enregistrés en Canada doivent être inspectés chaque année, lorsqu'ils naviguent dans les eaux du pays. Les inspecteurs nommés par le gouvernement sont des hommes entendus et aptes à inspecter les bateaux à vapeur, leurs machines et leurs chaudières. Ils forment un bureau, présidé par l'un d'eux, et qui se réunit de temps en temps à des endroits indiqués pour examiner les mécaniciens de bateaux à vapeur, et leur délivrer des licences, ainsi que pour accomplir les autres objets qui peuvent être jugés nécessaires. Les règlements du bureau ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvés par le gouverneur en conseil. Le bureau a le pouvoir de révoquer la licence d'un mécanicien sur preuve de négligence, incapacité ou ivrognerie, ou sur le verdict rendu à une enquête de coroner. Ils peuvent également révoquer le certificat d'un mécanicien pour quelque autre cause que ce soit, mais seulement après que le ministre de la marine et des pêcheries fait connaître qu'il juge qu'il y a cause suffisante. La surveillance du bureau et de tout ce qui se rattache à l'inspection des bateaux à vapeur, est confiée au ministre de la marine et des pêcheries, à qui le président est tenu de faire tous les ans un compte-rendu ses actes du bureau, avec un état du nombre de bateaux inspectés et des amendes perçues suivant la loi.

Le gouvernement exige un faible honoraire pour l'inspection des bateaux et l'examen des mécaniciens, afin de couvrir la dépense du bureau et des salaires des inspecteurs ; ces honoraires sont versés au receveur-général, et forment le "fonds d'inspection des bateaux à vapeur." Il ne se dépense aucun argent sur ce fonds sans un vote du parlement donné en la manière ordinaire.

Le président reçoit $1,400 de salaire par année, mais il a à remplir les fonctions d'inspecteur dans le district le plus considérable, ainsi que celle de président du bureau, ce qui l'oblige à une nombreuse correspondance et à d'autres devoirs onéreux. L'inspecteur du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse reçoit un salaire de $1,000 par année, et ceux de Montréal, de Kingston, de Sorel, et de Québec reçoivent $800 chacun. Tous ont en sus leur frais de voyage et de pension, quand ils s'éloignent dans l'exercice de leurs fonctions.

Les honoraires perçus par le gouvernement pour l'inspection des bateaux à vapeur et l'examen des mécaniciens, sont plus que suffisants pour couvrir toutes les dépenses du bureau de l'inspection, de sorte que celui-ci n'est pas à la charge du revenu général du pays.

M. Samuel Risly, président du bureau et inspecteur de la division d'Ontario-Ouest et des lacs Huron et Supérieur, a inspecté, durant l'année de calendrier expirée le 31 décembre 1871, 119 bateaux à vapeur, contre 102 en 1870. Ses occupations ont tellement augmenté pendant ces dernières années qu'il est maintenant nécessaire de nommer un autre inspecteur pour cette division, afin de donner toute garantie d'efficacité au service et de securité au public. Ce second inspecteur remplacera, dans ce vaste district, le président, lorsqu'il s'absentera pour ses tournées d'examen.

M. Thomas Taylor, inspecteur de la division d'Ontario-Est, a inspecté durant l'année de

calendrier dernière, soixante et quatre bateaux à vapeur, contre soixante et un l'année précédente.

M. Thomas Fessenden, inspecteur de la division de Montréal, a inspecté quatre-vingt-quatre steamers cette année, contre quatre-vingt-deux l'année précédente.

M. F. X. Béfort, inspecteur du district de Sorel ou de Trois-Rivières, a inspecté quarante et un bateaux à vapeur l'année dernière, nombre égal à celui de l'année précédente.

M. Joseph Samson, inspecteur de la division de Québec, a inspecté 65 steamers l'année dernière, contre 63 l'année précédente.

M. William Smith, inspecteur de la divisien du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, a inspecté 65 steamers l'année dernière, contre 54 l'année précédente.

Le nombre total des bateaux à vapeur inspectés, pendant l'année de calendrier 1871, a été de 438, contre 403 en 1870, et 401 en 1869 ; ce qui accuse une augmentation graduelle du nombre des inspections.—Sur le nombre des bateaux à vapeur inspectés en 1871, 157 étaient des vapeurs à passagers, 87 des vapeurs à marchandises, et 194 des remorqueurs ; 236 étaient à roues à aubes, 78 des propulseurs et 124 des remorqueurs à hélice.

Le produit des droits de tonnage et d'inspection payés aux percepteurs de douanes en Ontario pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année fiscale dernière, s'est monté à $3,609.12, et la somme payée pour les salaires des inspecteurs et les autres dépenses dans cette province a été de $3,465.38. Le produit de ces mêmes droits dans la province de Québec, pendant la même période, a été de $3,929.50, et la dépense de $3,164.30, ce qui accuse un surplus considérable de recettes sur les dépenses. Le montant perçu dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pendant la même période, a été de $1,757.34 ; et les dépenses y ont atteint le chiffre de $1,298.36. Les dépenses du bureau ont été de $392.36. La perception totale pendant l'année fiscale dernière pour les inspections, a donné $9,295.96., et il a été versé entre les mains du receveur-général pendant l'année fiscale dernière, pour les certificats de mécaniciens, une somme totale de $1,074 ; en tout $10,369.96, produits par les droits et honoraires d'inspection des bateaux à vapeur et de certificats de mécaniciens. Quoiqu'il n'ait été reçu que $10,369.96 pour ce service pendant l'année fiscale dernière, une somme de $10,692.13 a été réellement versée au trésor ; l'explication de cette différence apparente est que les officiers de douanes qui perçoivent les droits d'inspection des vapeurs, ont quelquefois en mains à la fin d'une année fiscale, des balances, qu'ils transmettent au trésor après le commencement de l'année fiscale suivante.

Le montant dépensé par le département pour ce service, pendant l'année fiscale dernière, y compris les salaires, les frais de voyage et les dépenses casuelles, a atteint le chiffre de $8,321 ; le crédit voté par le parlement était également de $8,321 ; mais il restait à payer plusieurs dettes à la fin de l'année fiscale dernière, et elles ont été soldées sur l'affectation de l'année courante. En déduisant le montant des dépenses de ce service pendant la dernière année fiscale, de la recette brute pendant la même période, il reste un surplus de recettes sur les dépenses de $2,048.96.

Voici les recettes et les dépenses, y compris la recette des honoraires de certificats de mécaniciens, pendant les trois années fiscales dernières.

	Recettes.	Dépenses.
Année expirée le 30 juin 1869	$11,914 63	$7,999 00
" " 1870	12,521 28	7,399 18
" " 1871	10,369 96	8,321 00
	$34,805 91	$23,719 18
Déduction faite des dépenses	23,719 18	
Il reste pour les trois an. un excédant de recettes de	$11,086 73	

qui a été versé au fonds du revenu consolidé du Canada.

Pendant l'année de calendrier expirée le 31 décembre 1871, le bureau a délivré 625 certificats de mécaniciens, dont 165 après examen et 460 en renouvellement sans examen.

Le rapport et les états, qui doivent être adressés au ministre de la marine et des pêcheries, sont faits pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre 1871 ; on les trouvera dans l'appendice. Les états de compte relatifs à ce service vont au 30 juin dernier, afin de figurer aux comptes publics en même temps que les autres états de finance du Canada.

Aucune amende n'a été encourue ou perçue pendant l'année fiscale dernière, pour fait de violation de l'acte concernant l'inspection des vapeurs.

Dans son rapport, qu'on peut voir à l'appendice, le président donne la liste des accidents arrivés à des steamers canadiens pendant l'année de calendrier dernière.

Le 15 avril dernier, le propulseur *Magnet*, en pénétrant dans l'écluse de la côte St. Paul, canal de Lachine, embarrassa son hélice ; la machine refusa d'obéir et le vapeur, allant heurter la jetée, coula bas dans l'écluse. La coque fut ensuite condamnée.

Le vapeur à passagers *John Greenway* brûla, le 17 octobre dernier, au quai de Picton, comté du Prince-Edouard, perte totale ; incendie supposé accidentel.

Le 26 avril, le feu prit au steamer à passagers *Lotbinière*, pendant qu'on le réparait dans ses quartiers d'hivernage, à Lotbinière, par du brai que l'on faisait fondre dans la cuisine, et le bateau fut incendié.

Le 22 juillet, le sifflet du bateau de marché *Tiger*, fit explosion pendant que le steamer descendait à Ste. Famille, fleuve St. Laurent. Une femme effrayée sauta par-dessus bord et se noya.

Il y a eu quelques autres légers accidents pendant l'année dernière, sans perte de vie.

Je saisis cette occasion de dire ici qu'il n'y a pas de branche de service public, sous la direction de ce département, qui soit de ma part l'objet de plus de sollicitude que celle de l'inspection des bateaux à vapeur canadiens, au nombre de 438, disséminés sur une immense étendue de territoire et transportant durant la saison de navigation une multitude de passagers étrangers et canadiens, le long de nos côtes et sur nos rivières et nos lacs. J'ai beaucoup de satisfaction à faire connaître que, bien que la circulation des voyageurs sur le St. Laurent et nos autres grandes voies navigable soit immense, il n'est pas arrivé l'année dernière, d'accidents qui aient entraîné aucune perte d'existences dans cet incessant mouvement de bateaux à vapeur, par suite de défectuosités dans la construction des

steamers, de leurs chaudières ou de leurs machines. Ce fait, dans mon opinion, porte hautement témoignage, non-seulement de l'efficacité et de la sûreté de nos bateaux canadiens, mais aussi de la vigilance et de l'énergie de nos inspecteurs, qui se sont acquittés fidèlement de leurs devoirs onéreux d'une grande responsabité, et d'après ce que j'ai appris, à la satisfaction générale des propriétaires. Nos steamers sur nos lacs et nos rivières jouissent d'une haute réputation ici et à l'étranger pour leur rapidité, le confort et la sûreté qu'ils offrent aux passagers, et cette réputation sert à attirer tous ces étrangers qui viennent des Etats voisins admirer les spendides paysages et respirer les brises fraîches et fortifiantes de nos lacs et de nos rivières, dans les mois d'été.

Dans la Colombie Britannique il y a plusieurs steamers en activité ; l'un d'eux est la propriété du gouvernement, qui l'emploie au transport des malles et des passagers. Cette colonie ne possède aucune loi qui règle l'inspection des vapeurs, mais il est probable, qu'à la prochaine session du parlement, une mesure sera introduite pour étendre à cette province et à celle de Manitoba les dispositions de nos lois sur cette matière, ce qui établira l'uniformité pour ce service dans toute la confédération.

L'appendice qui fait suite à ce rapport contient la liste des vapeurs perdus, démolis ou désarmés comme impropres au service, au nombre de 29. On y trouvera aussi la liste des steamers neufs qui ont été ajoutés à notre marine à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1871. Le nombre de ces additions a été de 58, dont 49 construits en bois, 6 en fer et 3 sur lesquels il n'a pas été reçu de renseignements. La valeur moyenne de ces steamers peut être estimée à $20,000 chacun, y compris les chaudières et les machines, ce qui fait une valeur totale de $1,160,000, pour ces additions à notre marine à vapeur pendant l'année de calendrier dernière.

PRÉPOSÉS DE L'ENGAGEMENT ET ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Il n'y a que deux ports en Canada qui aient des préposés officiels pour les engagements de matelots, savoir Québec et St. Jean, N.-B. A Québec, le préposé d'engagement est en même temps chef de la police fluviale ; et reçoit pour cette double fonction un salaire de $1,200 par année. A St. Jean, le préposé reçoit pour sa rétribution les honoraires de son bureau, sur lesquels il doit payer le loyer, son assistant, la papeterie, etc., dépenses qui se sont élevées à $1,256.70. La loi lui accorde 50 cents par homme engagé ; et dit dans son rapport que le nombre des engagements qu'il a faits pendant l'année fiscale dernière, a été de 4,471, ce qui lui a donné $2,235.50, de laquelle somme, après déduction faite des dites dépenses, il lui est resté une somme de $978.80, qui représente son bénéfice de l'année. Le nombre des engagements faits l'année précédente avait été de 4,020. Il rapporte aussi que le nombre de matelots à son port a suffi aux besoins, et qu'on n'a fait venir que quatre équipages de Boston depuis le printemps dernier. Les gages pour le voyage de retour ont été élevés, les matelots recevant $55 contre $45 l'année précédente. Les gages mensuels ont aussi augmenté dans la même proportion. Comme la traversée de retour s'opère généralement en 30 jours, les matelots ont donc reçu une forte rémunération de leurs services. A Québec, M. Russell, chef de la police fluviale, a commencé son service, comme préposé de l'engagement des matelots, le 22 avril 1871, à l'ouverture de la navigation, et de cette époque à la fin de la saison, il a perçu, comme honoraires de

son bureau, la somme de $1,881.35. Sur cette recette, $1,492 ont été perçues pour l'engagement de 1,492 hommes, à $1 par homme, sur des navires britanniques ; mais il n'est exigé aucun honoraire pour les engagements sur les navires coloniaux ou les navires neufs. La balance du montant perçu, savoir : $389.35, a été produite par les licenciements de matelots et les délivrances de certificats. Les dépenses de son bureau se sont montées à $140.90, y compris la papeterie et $100 payées à son commis pour arrérages de salaire ; et le montant déposé par lui a été de $1,680.41. Il reste entre ses mains une balance de $56.64, dont il rendra compte cette année.

La réunion dans la même main des deux emplois de préposé de l'engagement et de chef de la police fluviale à Québec, a eu déjà d'excellents résultats, le préposé ayant maintenant à sa disposition une force suffisante de police pour la recherche des déserteurs, et la répression de l'embauchage. Une loi a été adoptée pendant la dernière session, à l'effet de punir les embaucheurs par l'emprisonnement au lieu de les frapper d'amendes, et elle a produit un effet très-salutaire : car, elle a permis d'arrêter et punir des embaucheurs trouvés rôdant en chaloupes autour des navires ou allant à bord sans permission. Bien que les embaucheurs craignent maintenant de se faire prendre en allant eux-mêmes à bord des navires pratiquer l'embauchage, ils n'ont pas néanmoins abandonné un métier qui leur a été si lucratif jusqu'à présent, et dont les gros profits leur donnaient les moyens de payer les amendes qu'ils encouraient en violant la loi ; et ils ont aujourd'hui à leur emploi des agents d'embauchage qui se rendent à bord des navires et s'efforçent d'entraîner les matelots avec eux sur leurs chaloupes, dans l'ignorance où ils sont de la punition sévère que la nouvelle loi leur inflige s'ils sont arrêtés. Ci-suit la liste des cas portés devant la cour, pendant la saison dernière, en exécution de l'acte 34 Vict., chap. 32, intitulé : " Acte pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots dans le port de Québec."

JUIN 5, 1871.—*William Lloyd* et *George Franklin*, accusés d'avoir rôdé en chaloupe autour du navire *Aaron Brown*. Cause déboutée en conséquence de l'omission d'une copie de l'affidavit qui aurait dû accompagner le bref de sommation.

Le 6.—*Daniel Burns* et *John Burns*, racoleurs d'un embaucheur du nom de Ward, accusés d'avoir accosté le navire *Julia*, sans permission. Ont été condamnés chacun à une amende de $12.00 avec les frais, ou à un mois de prison avec travail forcé.

NOTE.—L'un de ces hommes a quitté Québec, l'autre a subi son emprisonnement.

Le 15.—*Christian Oulsen*, racoleur de l'embaucheur *Huck*, accusé d'avoir rôdé autour de la barque *Baticola*. Renvoyé.

NOTE.—Lorsque cet homme fut arrêté, sa chaloupe était amarrée au navire, et il était assis sur le plat-bord du bâtiment, mais lorsqu'il comparut devant la cour pour subir son procès, on produisit un écrit du capitaine du navire à l'embaucheur Huck, dans lequel il était dit que le prisonnier n'était pas l'individu dont il s'était plaint.

Le 26. *Thomas Doherty*, racoleur de l'embaucheur Hayden, accusé d'avoir été à bord de la barque *Cornélia*, sans permission. Trouvé coupable et condamné à 30 jours de prison avec travail forcé.

Le même individu *Thomas Doherty*, avait aussi à répondre à l'accusation d'avoir assailli, armé d'un couteau, le capitaine, le second et le charpentier à bord de la *Baticola* ;

le charpentier avait reçu une blessure légère à la main. Trouvé coupable il fut condamné à $40 d'amende, outre les frais, et à deux mois de prison au travail forcé, et s'il ne payait pas l'amende à l'expiration des deux mois, il devrait être retenu en prison durant un autre mois.

Le 27. *Thomas Brell* embaucheur, et *Henry Newson*, son racoleur, arrêtés pendant qu'ils rôdaient en chaloupe auprès de la barque. *Patagonia.* Le navire,ayant continué son voyage à Montréal, cinq heures après leur arrestation, la poursuite en resta là.

Le 29. *George Thomas*, raccleur d'un embaucheur du nom de Parker, accusé d'avoir accosté le navire *King of Algeria*, sans permission. Trouvé coupable et condamné à un emprisonnement de 60 jours avec travail forcé.

Le 15. *Stuart McConnell*, embaucheur, accusé d'avoir hébergé deux matelots déserteurs de la barque *Home.* Condamné à trois mois d'emprisonnement au travail forcé.

Le 7 Aout. *John Wilhelm*, racoleur de Gallagher, embaucheur, arrêté pour avoir accosté illégalement la barque *Frazer*, à son arrivée dans le port. Le navire étant parti pour Montréal dans la nuit, le prisonnier fut relaché.

Le 21. *James O'Brien, jr.*, racoleur pour son père, accusé d'avoir accosté le navire *Helden* sans permission. Trouvé coupable et condamné à une amende de $8 avec les frais, ou à un mois de prison avec travail forcé. A payé l'amende,

William Williams et *Charles Mason*, agents d'O'Brien, Senr., trouvés coupables d'avoir accosté le navire *Helden.* Condamné chacun à 60 jours de prison avec travail forcé.

Le 21. *James Walsh*, agent de Parker, trouvé coupable d'avoir rôdé dans la chaloupe de Parker, autour du navire *Helden.* $8 d'amende et les frais, ou 60 jours d'emprisonnement avec travail forcé. Emprisonné.

Le 24. *Ellen O'Brien*, logeuse de matelots, trouvée coupable d'avoir détenu des effets appartenant à un matelot. Condamnée à $8 avec les frais, ou à un mois de prison, et de plus à rendre les effets détenus par elle ou à en payer la valeur. A rendu les effets. Etait malade au lit.

La même *Ellen O'Brien* a été aussi condamnée à $8 d'amende avec les frais, ou à un mois d'emprisonnement, pour une autre offense de même nature. A aussi remis les effets dans ce cas.

Le 25. *Daniel Burns*, ancien racoleur de l'embaucheur Ward, trouvé coupable d'avoir été à bord du navire *Cherokee* sans permission. Condamné à $8 avec les frais, ou à un mois de prison avec travail forcé. A payé l'amende.

Le 5 Septembre. *Thomas Harrington*, embaucheur, t.ouvé coupable d'avoir accosté le navire *Helden* sans permission. Condamné à $8 outre les frais, ou à un mois de prison avec travail forcé. A payé l'amende.

Le 2 Octobre. *Alexander Mitchell*, racoleur du nommé Newman, embaucheur, trouvé coupable d'avoir accosté le navire *Gertrude*, sans permission. Condamné à $20 d'amende avec les frais, ou à 40 jours de prison avec travail forcé. Emprisonné.

Le 3. *Neilson Anderson*, racoleur de l'embaucheur Newman, trouvé coupable d'avoir accosté le navire *Gertrude*, sans permission. Condamné à $20 outre les frais, ou à 40 jours de prison avec travail forcé. Emprisonné.

Le 8. *William Kerrigan*, embaucheur, accusé d'avoir accosté la barque *Loundan*, sans

permission, accompagné de deux de ses racoleurs *John Williams* et *John Dibbin.* Cause renvoyée.

Note.—Lorsque les prisonniers furent arrêtés, l'un d'eux (Kerrigan) fut découvert dans une boîte sur l'avant, le second, qui commandait en ce moment le navire, déclara qu'il n'avait pas permis à ces racoleurs de monter à bord ; cité en témoignage lors du procès, il déclara qu'il avait vu ces individus à bord du navire, mais qu'il n'avait pas fait attention à leur présence, ce qui avait été pour eux une permission tacite.

Le 26. *Hugh Kelly*, racoleur de Mde McCall, trouvé coupable d'avoir accosté le navire *Illustrious* sans permission. Condamné à $20 d'amende outre les frais, ou à 40 jours de prison avec travail forcé. A payé l'amende.

Le 2 Novembre. *Andrew Clark*, embaucheur, trouvé coupable d'avoir détenu les effets de deux matelots, a été condamné à une amende de $8 avec les frais, ou à 15 jours de prison avec travail forcé. Note.—Cet embaucheur partit alors subitement de Québec.

Les premiers officiers de douanes agissent comme préposés de l'engagement dans tous les autres ports du Canada, en vertu de l'acte impérial, à l'égard des navires britanniques ou coloniaux britanniques, enregistrés hors du Canada, excepté au port d'Halifax, où le préposé de l'enregistrement des navires agit en cette qualité en vertu de la 39e section du chapitre 75 des Statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse. Un certain nombre de propriétaires de navires et de marchands d'Halifax m'ont prié de nommer à ce port un préposé de l'engagement, pour surveiller l'engagement et le licenciement des matelots, pour les navires enregistrés en Canada, comme hors de notre territoire ; il est probable que selon ce désir, un projet de loi sera présenté au parlement, à sa prochaine session.

Les lois qui règlent actuellement l'engagement des matelots et leur congédiement, varient dans chaque province ; pour faire cesser cet état de choses incommode, un bill, élaboré il y a quelque temps par les soins de ce département, a été présenté au parlement, puis retiré, lorsqu'on a appris que le gouvernement britannique était sur le point de présenter au parlement impérial un projet de loi sur la matière. Le gouvernement britannique invitait le nôtre à attendre pour statuer en Canada que son projet fut devenu loi, vu qu'il était très-important dans une matière qui intéresse les deux pays, d'avoir une législation uniforme. En conséquence, je me suis abstenu jusqu'à ce moment de proposer aucune mesure législative en ce qui concerne cette partie du service public, dans l'espérance que le code de la marine marchande, qui depuis trois années est soumis au parlement impérial, deviendrait loi, et que nous pourrions assimiler nos lois maritimes pour tout le Canada à l'acte impérial ; mais jusqu'ici ce bill n'a pu passer dans le parlement britannique, et il paraît douteux qu'il soit même discuté pendant la présente session. S'il n'est pas adopté à cette session, je crois que nous ne devrions pas différer au-delà de cette année de statuer sur la matière, et après la clôture de la présente session du parlement impérial, je serai en mesure de faire une proposition de loi à notre parlement.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRES.

Depuis que le dernier rapport annuel de ce département a été fait, l'acte 33 Vict., chap. 17, passé par le parlement canadien, concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de mer enregistrés en Canada, a été mis en vigueur, et il a eu jusqu'à

présent un plein succès. L'acte fut spécialement confirmé par Sa Majesté en conseil le 14 janvier, 1871 ; et les règles et réglements qui devaient guider les examens en Canada, ainsi que les certificats de capacité accordés aux capitaines et aux seconds, ayant été trouvés satisfaisants par le bureau du commerce, qui en avait fait rapport à Sa Majesté, et lui avait fait connaître que les examens en Canada seraient conduits de manière à être aussi efficaces que ceux qui se font dans le Royaume-Uni, et attesteraient la même capacité chez ceux qui obtiendraient des certificats ;—Sa Majesté, par un ordre en conseil, en date du 19 août, 1871, proclama que les certificats de capacité accordés par le ministre de la marine et des pêcheries du Canada, seraient reconnus par gouvernement britannique et ses officiers dans le Royaume-Uni et ailleurs, comme ayant la même valeur que les certificats obtenus du bureau du commerce de la Grande-Bretagne. On trouvera dans l'appendice le texte de cet ordre important, et les règles et règlements approuvés par le gouvernement britannique, ainsi que les formules de certificats de capacité et de service. Aussitôt que le gouvernement eut reçu avis de cette décision, l'année dernière, je me mis à l'œuvre pour organiser les bureaux d'examen voulus aux principaux ports de mer où ils étaient nécessaires ; et provisoirement, il fut jugé à propos de créer des bureaux d'examen à trois de ces ports où le besoin s'en faisait surtout sentir, savoir :—à Québec, à St. Jean, Nouveau-Brunswick, et à Halifax ; on crut aussi désirable de n'avoir qu'un seul président pour ces bureaux, lequel se rendrait d'un port à l'autre pour présider les assemblées lorsqu'il se présenterait des candidats à l'examen.

D'après ce système, les examens devant chaque bureau sont conduits d'une manière uniforme ; le président est tenu responsable de l'efficacité des examens, et doit certifier tous les papiers d'examen, avec les membres locaux de chaque bureau, avant que ce département accorde les certificats de capacité. A ma recommendation, le capitaine Scott, de la marine royale de Sa Majesté, a été nommé par un ordre en conseil, en date du 7 mars 1871, président des bureaux d'examen ; il était depuis quelque temps employé par ce département en qualité de commandant du steamer du gouvernement canadien "Lady Head," stationné sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse pour la protection des pêcheries, et il avait aussi la direction de la force de la police de marine dans ce district ; j'avais une confiance entière dans l'habileté, le zèle et le jugement qu'il apporterait dans l'exécution des fonctions importantes pour lesquelles je l'avais recommandé. A St. Jean, on lui a donné pour collègues deux capitaines de navires en retraite, d'une haute respectabilité et de beaucoup d'expérience, les capitaines Prichard et Cronk, possèdant tous les deux la confiance des marins de l'endroit.

A Halifax, le département à choisi comme collègues du capitaine Scott, pour composer le bureau de ce port, les capitaines J. A. Mackenzie et John Taylor, deux capitaines en retraite, très-respectables et qui ont eu beaucoup de succès dans leur carrière.

A Québec, le département offrit au capitaine Armstrong, maître du havre, de faire partie du bureau, mais il déclina l'offre à cause de ses autres devoirs qui absorbent tout son temps. Le commander Ash de la marine royale, directeur de l'observatoire de la ville, homme de très-hautes connaissances scientifiques, le capitaine Marmen, commandant du steamer "Druid" et le capitaine Gourdeau, commandant du steamer "Napoléon III,"

ont été nommés membres du bureau créé au port de Québec. Le commander Ash et le capitaine Marmen, ayant passé à l'examen devant deux examinateurs, en conformité de l'acte, et ayant été trouvé dûment qualifiés, ont pris leurs siéges au bureau, mais le capitaine Gourdeau, absent à l'époque de l'examen, n'a pu encore prendre place avec eux. Le salaire du président a été fixé à $1,600 par année, et une rétribution de $4 par jour est accordée à chacun des membres des bureaux locaux, lorsqu'ils exercent leurs fonctions.

Les certificats de capacité ne s'obtiennent qu'après un examen très-sévère, et les candidats doivent posséder parfaitement l'art de la navigation, outre une connaissance pratique du matelotage et de la manœuvre en mer en toutes circonstances. On ne pouvait pas espérer que la majeure partie de nos capitaines et de nos seconds subiraient avec succès l'examen sur les branches scientifiques de leur profession, avant d'avoir eu l'occasion de s'instruire sur les matières devant faire le sujet de cet examen. Je crois qu'il est généralement admis que les capitaines et les seconds de navires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, ne sauraient être surpassés comme marins dans aucun pays ; cependant un grand nombre d'entre eux, bien que possédant à fond leur métier, ont manqué de moyens d'acquérir une connaissance suffisante de l'art nautique, et par conséquent ne pourraient passer à cet égard l'examen rigoureux exigé dans ce pays et dans le Royaume-Uni pour l'obtention du certificat de capacité, sans avoir reçu une instruction préparatoire. A presque tous les grands ports du Royaume-Uni où sont établis des bureaux d'examinateurs, se trouvent des instructeurs dans l'art nautique qui instruisent spécialement les candidats, et les préparent à l'examen. Il en résulte que dans ce pays les marins sobres et capables qui ont la durée voulue de service sur mer et qui veulent consacrer un peu de leur temps à cette étude et payer un prix raisonnable aux instructeurs, qui les mettent en état d'obtenir des certificats, n'ont guère de difficulté à se pourvoir soit de certificats de seconds ou de capitaines. Dans la Grande-Bretagne, où la loi a fait depuis plusieurs années une obligation à tous les capitaines et seconds de navires de se procurer des certificats de capacité, il y a constamment un grand nombre de candidats qui recherchent cette instruction ; de sorte que, dans les principaux ports de mer, les instructeurs sont suffisamment encouragés pour se livrer à cet enseignement sans qu'on ait besoin de recourir à l'aide du gouvernement ; cependant, je suis d'avis que dans notre pays où les candidats, à certains ports, ne sont pas encore nombreux, le gouvernement accorde une légère subvention pour faire ouvrir des écoles nautiques. A St. Jean, Nouveau-Brunswick, où il y a eu le plus de candidats, il ne paraît pas qu'il y ait nécessité d'accorder une aide gouvernementale aux instructeurs qui s'y sont établis. Mais à Québec et à Halifax, où le nombre des candidats est encore aujourd'hui fort petit, je crois désirable que le gouvernement accorde quelque subvention aux instructeurs, en sus de la rétribution qu'ils exigent des candidats, instruits par eux, qui réussissent à passer à l'examen et obtiennent un certificat de capacité pour les grades de capitaine ou de second. Une gratification de $10 accordée à l'instructeur pour chaque candidat qu'il aura rendu capable de passer son examen avec succès, serait probablement suffisante pour engager des instructeurs compétents à ouvrir des écoles nautiques, jusqu'à ce que le nombre des postulants ait assez augmenté pour que ces écoles puissent se soutenir elles-mêmes. Deux messieurs, qui, je

crois, faisaient profession d'instructeurs dans le Royaume-Uni, se sont récemment établis à St. Jean, Nouveau-Brunswick, et j'ai appris qu'ils réussissaient fort bien à préparer les candidats. A ma suggestion, l'un deux est venu ouvrir aussi un cours d'art nautique à Québec, où je suis sûr qu'il obtiendra le même succès ; et je vais tâcher de procurer cet avantage au port d'Halifax aussitôt que les dispositions nécessaires pourront être prises. Les marins de cette partie du Canada jouiront alors des avantages inappréciables de cet admirable système, qui permettra à nos capitaines et à nos seconds de navires de se mettre en état d'obtenir chez eux des certificats de capacité ; et lorsqu'ils passeront dans le Royaume-Uni ou dans d'autres pays, munis de ces certificats, ils ne seront plus, comme par le passé, sous le coup d'une incapacité, les empêchant d'y obtenir l'emploi que leur habileté leur donnerait droit de remplir et dont ils étaient naguère exclus faute de ces certificats. Les capitaines et les seconds canadiens qui auront un certificat se verront grace à lui dans le Royaume-Uni et les possesions Britanniques, sur le même pied que les officiers de leurs grades en possession de certificats du bureau du commerce d'Angleterre, et ne seront plus obligés de remettre à d'autres le commandement de leurs navires : à leur arrivée en Angleterre, comme il leur fallait faire quand ils ne pouvaient passer à l'examen et ils ne parvenaient à y passer qu'en faisant un sacrifice de temps et d'argent.

Bien que cet avantage, si grand pour notre population maritime, et l'organisation du mécanisme nécessaire, n'aient pu être obtenus sans beaucoup de sollicitude et de travail tant de ma part que de celle de mon département, je suis convaincu que la chose valait bien la peine et la modique dépense qu'elle a occasionnés. Dans le Canada, dont les côtes sont si étendues, les havres si nombreux, dont la navigation intérieure est si considérable sur l'Océan Atlantique et le Pacifique, et qui offre de si grands avantages aux constructeurs et aux armateurs, l'industrie maritime doit être au premier rang dans les occupations du peuple, et l'exemple de la Grande-Bretagne, à laquelle nous avons l'honneur d'appartenir, et celui d'autres nations maritimes, nous font connaître que rien ne contribue autant à la grandeur d'un pays et à sa prospérité matérielle qu'une population intelligente et hardie sur ses côtes En temps de paix, ces hommes s'embarquent sur leurs navires et vont lutter contre les dangers de l'Océan dans l'intérêt du commerce ; et quand la patrie est menacée par un ennemi envahisseur, ce sont encore ces hommes que l'on trouve, non-seulement pleins de bonne volonté, mais capables aussi de servir sur les vaisseaux de guerre pour la défense des côtes. Il ne faut pas oublier que le marin ne se forme pas en un jour, et qu'on ne peut, à l'heure du besoin, avoir des officiers de navires, si l'on n'a pris d'avance de prudentes mesures, comme celles que nous inaugurons, pour former à la profession navale, qui offre à l'homme industrieux à la fois une carrière remunérative et un beau champ d'avancement, en donnant lieu aux capitaines d'espérer devenir de riches armateurs. Le nombre de candidats qui ont subi un heureux examen depuis le 7 août, que ce système a commencé de fonctionner, jusqu'au 31 décembre de la même année, est de vingt-huit pour le grade de capitaine et de neuf pour celui de second; tous ont été examinés à St.-Jean, N.-B. Avant cette date aucun examen ne s'était tenu à Halifax ni à Québec, quoiqu'un certain nombre d'aspirants y suivissent un cours d'instruction ; il n'y a pas de doute qu'ils n'obtiennent sous peu leurs certificats.

La dépense totale de ce service pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, a

été de $1,396.03, Elle a été faite principalement pour payer le salaire et les frais de voyage du président, pour l'ameublement des bureaux, l'achat de livres, papeterie, formules, etc.

La somme affectée par le parlement à ce service pour la dite année était de $6,000. Reste une balance de $4,603 97, qui a été reversée au trésor. La dépense du semestre expiré le 31 décembre 1871, pour ce service, a été de $1,861.93. Le gouvernement a reçu, pendant la même période, sur les certificats accordés aux candidats heureux, des honoraires au montant de $335. L'honoraire est de $10 pour un certificat de capitaine, et de $5 pour un certificat de second.

Les 6ème et 7ème sections de l'acte dont j'ai parlé portent qu'après le 1er juillet 1872, aucun navire de plus de 150 tonneaux d'enregistrement n'obtiendra de congé pour un lieu situé hors du Canada, à moins que ce ne soit pour un port ou un lieu de Terreneuve, de l'Ile du Prince-Edouard ou des Etats-Unis d'Amérique, si le capitaine et le second ne possèdent un certificat de capacité, ou de service pour des navires de mer, correspondant à leurs grades à bord et délivré soit par le bureau du commerce du Royaume-Uni, soit par le ministre de la marine et des pêcheries du Canada, soit par les autorités d'une colonie britannique dont les certificats seront reconnus par le gouvernement britannique.

Il y a en Canada plusieurs anciens capitaines respectables qui ne se croient pas capables de passer à l'examen ou ne le désirent pas; l'acte y pourvoit en permettant dans ce cas d'accorder des certificats de service à tous capitaines et seconds qui auront servi en cette qualité avant le 1er janvier 1870, sans avoir subi d'examen, sur la simple production d'une preuve satisfaisante de leur sobriété, de leur expérience, de leur habileté et de leur bonne conduite générale à bord.

L'honoraire est de $5 pour un certificat de capitaine et de $3 pour un certificat de second.

Un modèle de formule de certificats de capacité ou de service se trouve dans l'appendice. Le certificat de second est semblable à celui de capitaine, sauf le mot indiquant le grade. J'ai reçu un grand nombre de communications appelant mon attention sur la nécessité d'instituer des examens pour les capitaines de navires naviguant sur nos eaux intérieures, et de délivrer aussi des certificats d'une manière à peu près analogue à celle employée à l'égard des commandants de navires de mer, bien que l'examen, cela va sans dire, dût être différent. Je ne pense pas que les armateurs de nos lacs et de nos rivières désirent actuellement une mesure de ce genre, et jusqu'à ce que je m'en sois assuré, je crois devoir m'abstenir de rien recommander. Le temps viendra bientôt, cependant, où les propriétaires de navires, les commerçants, les assureurs, souhaiteront de voir dans nos statuts quelque loi qui donne plus de sécurité aux personnes et aux biens.

ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES ET RÉCOMPENSE DES ACTES DE SAUVETAGE.

Pendant la seconde partie de l'année de calendrier dernière, le temps a été généralement venteux et orageux sur les côtes de l'Amérique du Nord, et a causé beaucoup de dommages et de pertes à la marine marchande canadienne. Nombre de navires se sont perdus en mer, dans les gros temps; l'année dernière, nos rivages ont été le théâtre d'un grand nombre de naufrages, accompagnés, dans quelques cas, de nombreuses pertes d'ex-

istences. Plusieurs de nos bâtiments ont souffert de graves avaries en mer, qui les ont forcés de relâcher à des ports étrangers pour se réparer, ce qui entraîne toujours une perte généralement considérable pour les propriétaires et les assureurs. Dans le fleuve Saint-Laurent, le temps a changé subitement à la fin de novembre : un vent de Nord-Ouest glacial et violent survint alors et refroidit l'atmosphère, au point que les glaces se formèrent immédiatement ; en plusieurs endroits, entre Montréal et le bas St. Laurent, le fleuve gela, ce qui arrêta la marche des derniers navires qui se dirigeaient vers la mer ; un certain nombre de ceux-ci firent naufrage, aucun secours ne pouvant arriver jusqu'à eux pour les dégager. Des bouées servant à indiquer le chenal furent aussi prises dans la glace, avant qu'on pût les enlever, et elles seront emportées par la débâcle au printemps, ce qui causera une forte perte.

Le département a fait tous ses efforts pour obtenir des rapports aussi exacts que possible sur les naufrages venus à sa connaissance. Ces rapports sont immédiatement transcrits dans le registre des naufrages, et transmis à la division maritime du bureau du commerce de Londres, conformément au désir du gouvernement de Sa Majesté ; et je suis heureux d'annoncer que les efforts faits par ce département pour obtenir ces renseignements et les communiquer au bureau du commerce ont été hautement appréciés de ce corps.

Il a aussi été trouvé très-important de se procurer ces états pour l'information du gouvernement du Canada, et dans l'intérêt de la marine canadienne, afin qu'on puisse tenir un registre des sinistres qui arrivent sur nos côtes, en constater les causes, et remédier à l'avenir aux dangers, par l'établissement de nouveaux phares, sifflets et canons d'alarme, bouées et balises.

Malgré tous les phares et sifflets d'alarme nouvellement établis sur les côtes du Canada depuis la confédération, pour en rendre l'approche plus sûre et diminuer par là les risques de naufrages, je suis d'opinion que le système qui vient d'être introduit dans le pays, et qui oblige les capitaines et les seconds d'une certaine classe de navires à se munir de certificats de capacité ou de service, avant de pouvoir obtenir le congé de leurs navires, aura un excellent effet sur notre marine marchande et tendra efficacement à améliorer les qualités de ceux à qui est confiée la vie des passagers et des équipages, avec la sûreté de précieuses cargaisons. Nul capitaine ou second ne peut obtenir maintenant en Canada un certificat de capacité ou de service, sans avoir produit une preuve de sa sobriété ; condition qui forme un élément des plus importants de nos examens, vu qu'il y avait raison de croire que, les années passées, plusieurs désastres avaient été amenés par un usage trop immodéré des boissons spiritueuses. Aucun état n'exige plus de sobriété que celui de navigateur sur mer, car en longeant des côtes semées de recifs la moindre erreur du capitaine ou du second dans l'estime de la position du navire d'après la carte, peut entraîner leur perte et celle de tous ceux dont l'existence leur est confiée. Ces exemples se présentent assez fréquemment, et plusieurs de nos propriétaires de navires, connaissant le danger de permettre l'usage des boissons enivrantes à bord, l'ont prohibé entièrement, pour les officiers aussi bien que pour l'équipage, excepté comme remède.

Bien que l'acte relatif aux capitaines et aux seconds oblige les navires de plus de 150 tonneaux, prenant congé en destination pour un lieu quelconque hors des Etats-Unis, de l'île du Prince-Edouard, de Terreneuve ou du Canada, d'avoir des capitaines et des seconds munis de certificats, il exempte les navires de moindre tonnage et ceux de tout tonnage qui prennent congé en destination pour les pays ci-dessus désignés, de l'application de ses dispositions. Un navire qui part de Montréal, de Québec, de St. Jean N.-B. ou de St. Jean de Terreneuve, pour la Nouvelle-Orléans, est affranchi actuellement des dispositions de l'acte, et n'est pas tenu d'avoir un capitaine ou un second muni d'un certificat de capacité ou de service. On n'a pas cru opportun d'obliger un navire faisant un tel voyage qu'on peut appeler côtier, à prendre des officiers porteurs de certificats, dans les commencements du système, avant qu'un contingent suffisant de ces officiers ait été formé. Je suis d'opinion, que, dans peu d'années, lorsqu'il y aura plus d'officiers munis de certificats pour la marine marchande, il faudra obliger les navires employés à faire la navigation le long des côtes de l'océan à avoir au moins un officier possédant un certificat. Cette mesure préviendrait les désastres qui ne sont que trop fréquents sur nos côtes.

Je suis aussi d'opinion, que plusieurs des accidents qui arrivent aux navires qui naviguent ainsi près des côtes, sont causés par l'état défectueux de la coque, de l'équipement et de la garniture des ancres, et je suis convaincu que l'on diminuerait le nombre des naufrages sur nos côtes en établissant un classement obligatoire de notre marine : par là tout navire enregistré en Canada, serait examiné et classé par des inspecteurs officiels, à l'instar à peu près de ce qui a lieu pour nos bateaux à vapeur, dont l'inspection a eu pour effet de donner beaucoup plus de sécurité aux personnes et aux cargaisons.

Je crois aussi que les trop grandes charges sur le pont et à l'intérieur des navires ont contribué par le passé à grossir la liste des désastres, et plusieurs marins sont d'opinion que, si l'on n'institue un classement et une inspection officiels et si l'on ne cesse de surcharger les ponts, les accidents qu'éprouve le commerce maritime dans l'Amérique du Nord continueront, et les bâtiments surchargés, impossibles à gouverner, se perdront corps et biens.

Néanmoins, beaucoup de propriétaires de navires estiment que la surveillance dont se chargerait le gouvernement sur leurs navires ou sur le volume de leurs cargaisons, devraient être laissée exclusivement aux propriétaires, aux armateurs et aux assureurs qui y ont tant d'intérêt, et que toute ingérence gouvernementale ne ferait qu'accroître leurs dépenses et diminuer leurs bénéfices. Ceux qui tiennent ce langage ne songent pas que les équipages qui s'engagent sur leurs navires, au moment du départ, n'ont pas généralement le moyen de s'assurer de l'état du navire ou du chargement; et que souvent ils périssent par suite de défectuosités du corps ou du gréement du navire, ou d'un excès de charge sur le pont.

Le gouvernement aura beau dépenser des sommes considérables pour établir et entretenir des phares et des siflets d'alarme à vapeur très-coûteux sur ses rivages ; s'il ne peut exercer de surveillance sur la capacité des hommes qui ont la conduite des navires, s'il n'existe pas une bonne loi de classification et d'inspection de ces navires, enfin si l'on n'empêche pas de prendre des charges excessives, on verra toujours des sinistres dans nos eaux.

Dans mon opinion, une loi qui obligerait nos bâtiments à se soumettre à l'inspection d'officiers du gouvernement et à un classement, outre qu'elle ajouterait à la sécurité des personnes, tendrait aussi à accroître la valeur des navires ainsi classés en améliorant leur qualité, en faisant baisser les taux d'assurance et en augmentant les profits des propriétaires.

Les rapports constatent que dans le cours de l'année de calendrier dernière, 75 personnes ont perdu la vie sur nos côtes dans des naufrages de navires canadiens ; mais il n'y a pas de doute que le nombre véritable de ceux qui ont péri est beaucoup plus considérable.

Dans le Royaume-Uni, une très-grande partie des caboteurs et des bateaux sur les côtes de ce pays sont classés au Lloyd ou à quelqu'autre bureau, ce qui permet à leurs propriétaires de les assurer à des taux modérés, et je crois que dans ce pays, tous les gros navires sont classés à quelque bureau. En Canada, presque tous les bâtiments de fort tonnage sont aussi classés à quelque bureau ou Lloyd anglais, français ou américains ; cependant les propriétaires, les constructeurs et autres intéressés se sont plaints souvent que ces institutions, dans leurs règlements, n'accordaient pas suffisamment d'attention aux intérêts maritimes canadiens. La grande objection, c'est que ces règlements ont été faits par des personnes hors de l'influence de l'opinion publique du Canada, et qui souvent favorisaient des intérêts rivaux. Tout en approuvant hautement le système du classement, je suis d'avis qu'il devrait être soumis au contrôle de l'opinion en Canada et spécialement de nos intérêts maritimes.

En ce qui concerne les petits bâtiments et les caboteurs de ce pays, je suis informé que bien peu sont classés et que souvent les gréements et les ancres sont insuffisants ou défectueux, et c'est principalement pour ces bâtiments qu'il est désirable d'avoir quelque inspection régulière.

Le principe de la surveillance par l'Etat, pour ce qui est des navires soupçonnés d'innavigabilité, a été récemment consacré par le parlement britannique dans l'acte de la marine marchande de 1871, lequel sera en vigueur le 1er janvier 1872. La 10e section de cet acte dispose que, s'il est porté plainte au bureau du commerce qu'un navire britannique n'est pas en état de tenir la mer à cause de défectuosités dans sa coque ou dans son équipement, le bureau pourra en ordonner l'examen ; et si le bâtiment est en tel état qu'il ne puisse tenir la mer sans un danger grave pour la vie, il pourra le déclarer impropre à la mer, et le navire pourra être détenu par un officier principal de douane. La 11e section du même acte porte que quiconque peut comme propriétaire ou à quelqu'autre titre envoyer un navire sur mer, et l'y envoie dans un état d'innavigabilité qui met en danger l'existence des personnes à bord, est coupable de délit, à moins qu'il ne prouve qu'elle a pris tous les moyens raisonnables pour le rendre propre à la mer et qu'il ignorait l'innavigabilité, ou que le départ de son navire en mer dans cet état s'est accompli dans des circonstances raisonnables et inévitables ; il peut donner à cette fin son témoignage comme les autres témoins. Il serait salutaire d'adopter ici quelque disposition semblable pour les navires soupçonnés d'être incapables de tenir la mer. Cela pourrait rendre les propriétaires de petits bâtiments non classés plus soigneux dans l'équipement de leurs navires

avant de les envoyer en mer. Actuellement, il n'existe aucune surveillence sur ces bâtiments, si ce n'est celle que les assureurs peuvent exercer lors de la demande d'assurance. Un coup d'œil jeté sur la statistique des naufrages (appendices 32 et 33) fera voir que le nombre des accidents arrivés en mer dans le cours de l'année de calendrier dernière, et parvenus à la connaissance du département, s'est élevé à 209 : sur ce nombre, 69 étaient des trois-mâts et des barques, 44 des bricks et des brigantins, 101 des goëlettes, et 4 des steamers. Les pertes peuvent être estimées à $1,800,000. Le nombre des accidents survenus sur nos lacs et rivières pendant la saison dernière, suivant les rapports faits au département, a été de 65, dont 15 bateaux à vapeur, 42 goëlettes, 7 brigantins et barquantines et 1 barge ; les pertes sont estimées à $300,000.

Le parlement n'avait voté aucun crédit pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871, pour récompenser les actes de sauvetage ; cependant, pour l'année qui expirera le 30 juin 1872, il a affecté une somme de $3,600 à la récompense de ces actes et à l'achat de bateaux et de bouées de sauvetage. Il a été dépensé $292 entre le 1er juillet et le 31 décembre 1871 en récompenses, et $315 pour l'achat d'une chaloupe métallique de sauvetage, qui a été placée à la Pointe au Saumon, comté du Prince-Edouard, Ontario. Un vaisseau s'était récemment perdu à cet endroit, et tout l'équipage s'était noyé. Une autre chaloupe de sauvetage a aussi été placée à l'île Nottawasaga, près de Collingwood, dans la baie Georgienne, sous la garde du capitaine Collins, gardien du phare de la localité, et qui a toujours montré beaucoup d'habileté et de courage dans le sauvetage des naufragés près de son poste. J'ai l'intention de mettre aussi une chaloupe de sauvetage sur le lac Huron, probablement au port de Kincardine, endroit on ne peut plus convenable, si on y prend les arrangements nécessaires. Les dépenses de l'année courante sur ce crédit de $3,600, figureront au rapport de l'année fiscale prenant fin le 30 juin 1872.

Je faisais mention dans mon dernier rapport annuel de la conduite du second officier du steamer britannique "*Wisconsin*," qui, accompagné de quelques hommes de bonne volonté, alla avec la chaloupe de sauvetage au secours de l'équipage du navire *J. S. De Wolfe*, de St. Jean, Nouveau-Brunswick, qui sombra en mer le 5 octobre, 1870, pendant sa traversée de Liverpool à Philadelphie ; une somme de $80 fut expédiée au bureau du commerce en Angleterre, avec prière d'acheter un testimonium pour M. McDermoth. Une autre somme de $80 fut aussi envoyée pour être distribuée aux hommes qui montaient la chaloupe en cette occasion, comme récompense offerte au nom du gouvernement canadien pour leur belle conduite. J'ai été informé il y a quelque temps par le bureau du commerce, qu'il a acheté un sextant sur lequel il a fait graver l'inscription suivante : "Présenté par le gouvernement canadien, à M. Charles McDermoth, 2e officier du steamer "*Wisconsin*," de Liverpool, en témoignage de sa belle conduite dans le sauvetage de l'équipage du navire *J. S. DeWolfe*, le 5 octobre 1870."

Le bureau du commerce a distribué aussi les autres $80 entre les hommes de la chaloupe.

Quant au brigantin "*Export*," d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse, qui sombra en mer le 6 novembre 1870, et dont l'équipage fut sauvé par le canot du steamer des Etats-Unis "*George Cornwall*," de New-York, les fonds nécessaires ont été votés par le

parlement, pour présenter une récompense au second de ce dernier navire, et j'ai pris des dispositions pour lui faire remettre au nom du gouvernement canadien, un magnifique anéroïde, de la valeur de $50, en témoignage de sa belle conduite.

J'ai de plus été autorisé à présenter à l'équipage une somme de $80, en reconnaissance de ses services.

J'ai dit dans mon rapport de l'année dernière que le brick "*Anticello,*" d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, avait sombré en mer le 31 octobre, 1870, pendant un voyage qu'il faisait de New-York à Aspinwall, et que son équipage avait été sauvé par la chaloupe du navire américain "*Horatio Harris,*" de Boston. J'ai pris aussi dans ce cas les dispositions nécessaires, avec l'autorisation du conseil, pour présenter à M. W. S. Samuels, second officier de ce navire, une lunette de marine, d'une valeur de $30, et une lunette semblable et de la même valeur à M. James Norton, troisième officier, comme témoignage de leur belle conduite dans cette circonstance. En outre un don de $20 a été fait à chacun des deux mate lots qui, avec ces officiers, composaient l'équipage de la chaloupe de sauvetage.

Relativement au brick "*Les Trois Soeurs,*" de Windsor N.-E., démâté dans un coup de vent en allant de St. Jean, N. B., à la Havane, et dont l'équipage fut sauvé par la barque française, "*Nouveau Mexique,*" en destination pour Bordeaux, et recueilli ensuite par la goëlette britannique, "*Brilliant,*" se rendant à Savannah, ou les naufragés débarquèrent, j'ai pris les dispositions nécessaires, avec l'autorisation du conseil, pour payer aux propriétaires du *Nouveau Mexique,* la somme de $158.50, en remboursement des dépenses faites pour la subsistance de l'équipage naufragé. La goëlette, "*Mathilda,*" de la Baie St. Paul, province de Québec, se rendant de Miramichi à Québec, le 29 novembre 1870, fut désamparée par une violente tempête, et dérivait à la merci des vagues et des vents lorsque le capt. Louis Dugal, de l'Ile d'Orléans, patron de la goëlette "*Glen,*" l'aperçut et, malgré la violence de la tempête, parvint à mettre à l'eau sa chaloupe de sauvetage, et par de grands efforts réussit à sauver l'équipage et le capitaine. Avec l'autorisation du conseil, j'ai fait présenter au capitaine Dugal une jumelle marine, de la valeur de $40, et portant une inscription convenable, en reconnaissance de ses services.

La goëlette *Morning Star,* de Miramichi, se perdit dans un voyage du cap Haïtien à Boston, le 30 d'octobre 1870 ; un jeune homme, le seul survivant de l'équipage, fut recueilli par M. A. Combs, capitaine du brick américain *Ellen Bernard,* de Boston, qui par ses soins empressés le rappela à la vie. J'ai pris les dispositions nécessaires, avec l'autorisation du conseil, pour présenter au capitaine Combs une lunette de marine de la valeur de $30, et portant une inscription convenable, comme témoignage de reconnaissance de sa conduite pleine d'humanité.

Je mentionnais dans mon dernier rapport annuel tous ces accidents ; mais comme il n'y avait pas alors de deniers votés par le parlement pour offrir des récompenses aux sauveteurs, je n'étais pas en état de dire ce qui serait fait.

Les cas que je vais maintenant mentionnés, sont parvenus à ma connaissance depuis mon dernier rapport annuel.

Le brigantin *Ida Cutten,* de St. Jean, N.B., en destination de St. Jean pour Matanzas, essuya une suite de tempêtes et fut démâté, perdit toutes ses chaloupes et fut envahi par la mer ; comme il était dans cette situation périlleuse, le brick *Canada,* de Jersey, l'aperçut, et malgré la tempête, le capitaine envoya sa chaloupe recueillir l'équipage en détresse et le conduisit à Queenstown. Après y avoir été autorisé par le conseil, je pris encore les dispositions nécessaires pour présenter au capitaine Orsato, du brick *Canada,* un bel anéroïde, de la valeur de $40, avec inscription convenable, comme témoignage de notre reconnaissance pour les sentiments d'humanité et de générosité qu'il avait montrés en cette occasion. Je fis aussi distribuer une somme de $60 parmi les matelots qui montaient la chaloupe envoyée au secours.

Le brick *Afton,* de St. Jean, N.-B., parti du port de Sackville, se brisa sur les îles aux Loups Marins de Machias, le 9 janvier 1871 ; l'équipage réussit à atteindre le rivage de l'île, et se rendit au phare après avoir enduré beaucoup de froid et de fatigues. On tira du canon à l'établissement des signaux, et on fit des signaux de détresse à la terre ferme ; ils furent remarqués à Cutler, Etat du Maine, à une distance de vingt milles de l'île ; et malgré l'éloignement et le gros temps, quatre hommes se mirent en mer sur une petite goëlette, qui parvint à l'île, et reçut l'équipage naufragé, à l'exception du capitaine qui était trop malade pour être transporté. Le vice-consul britannique d'Easport, Maine, paya $50 pour cet acte de sauvetage et fit rapport qu'il pensait qu'une autre somme de $50 devrait être distribuée aux quatre hommes qui avaient risqué non-seulement leur goëlette, mais aussi leur vie. Avec l'autorisation du conseil, je fis remettre une seconde somme de $50 à ces hommes pour leur beau dévouement.

La goëlette *Minnie Arnold,* partie du Port Medway, N.-E., pour St. Kitts, fut totalement démâtée et eut son pont emporté par un coup de vent, le 15 février 1870. Le bâtiment fut rencontré dans cet état, un mois après, le 15 mars, par l'*Alfred Richards,* qui recueillit l'équipage avec ses effets et le conduisit à la Barbade. Le capitaine de l'*Alfred Richards* reçut le prix ordinaire pour la nourriture à son bord de l'équipage naufragé ; comme il n'avait, non plus que son équipage, couru aucun risque, je n'ai pas cru devoir recommander une récompense ; mais, avec l'autorisation du conseil, je transmis les remercîments du gouvernement canadien à ce capitaine, pour la bonté qu'il avait eue envers l'équipage naufragé pendant qu'il était sur son bord.

Le bureau du commerce de Londres nous ayant réclamé le remboursement de la somme de £9 19s. 6., payée par lui au capitaine du navire *Agnes Campbell,* de Weymouth, Nouvelle-Ecosse, pour la subsistance à son bord du capitaine et de cinq matelots du navire *Catharine John,* de St. Jean, Nouveau-Brunswick, je fus autorisé par le conseil à remettre cette somme au bureau du commerce, vu que le *Catharine John* appartenait à habitant du Canada. Le bureau pensait que, pour cette raison, le gouvernement canadien serait disposé à se charger de cette dépense.

Le brigantin *Callie Allie,* de St. Jean, Nouveau-Brunswick, en route de Rosario, République Argentine, pour Liverpool, sombra en mer, le 9 janvier 1871 ; le capitaine et les hommes de l'équipage, au nombre de huit, se jetèrent dans leur chaloupe de sauvetage

et furent ramassés en mer par le navire espagnol *Clotilda*, après avoir été cinq jours sans manger et à la merci des vents et des flots. Le capitaine de la *Clotilda*, voyant qu'il n'avait pas suffisamment de vivres avec ce surcroît de monde à bord résolut de cingler vers Pernambuco, dans l'intention d'y déposer les naufragés ; la *Clotilda*, se dirigeait vers ce port, lorsqu'elle se croisa avec la barque *Hyack*, de St. Jean, Nouveau-Brunswick, et elle embarqua sur ce bâtiment deux des naufragés, qui furent conduits à la Barbade. L'indemnité ordinaire de nourriture fut payée au capitaine de l'*Hyack*, pour le temps que ces deux hommes furent sur son bord ; mais le capitaine Ferrer, de la *Clotilda*, après avoir débarqué le reste des naufragés à Pernambuco, refusa généreusement d'accepter aucune rémunération pour les services qu'il avait rendus. J'ai été autorisé par le conseil à lui présenter une belle montre d'or, de la valeur de $100, comme témoignage de reconnaissance de sa grande générosité.

Le navire "*Valiant*," d'Halifax, fut complètement brisé par une tempête, dans un voyage qu'il faisait d'Halifax à la Jamaïque. Ses deux mâts étaient rompus et sa position était affreuse, lorsque le capitaine Drummond, de la barque allemande "*Christel*," vint l'aborder dans sa chaloupe en bravant de très-grands dangers, par un vent violent et une grosse mer, et réussit à sauver l'équipage, composé de sept hommes. Après les avoir traités très-humainement pendant dix jours à son bord, il les débarqua à Bremerhaven. L'indemnité ordinaire de subsistance et les frais d'habillement pour ces hommes, ont été remboursés au bureau du commerce, qui avait fait cette dépense ; et avec l'autorisation du conseil, j'ai pris des mesures pour présenter au capitaine Drummond une montre d'or, de la valeur de $80, comme témoignage de reconnaissance.

Le capitaine Craig, ci-devant capitaine de la barque "*Speedaway*," pendant un voyage qu'il faisait de Liverpool à la Havane, rencontra la goëlette "*St. Mary*," de Sandy Cove, Digby, N.-E., le 8 septembre 1870 ; cette barque était en grande détresse, et le capitaine Craig, après avoir recueilli l'équipage fit tous ses efforts pour maintenir le bâtiment à flot, mais fut à la fin obligé de l'abandonner.

Le capitaine Craig prit soin des naufragés jusqu'au 13 septembre, qu'une occasion se présenta de les faire passer sur la goëlette "*M. S. B. Aitchok*," à destination de Boston ; en même temps il pourvut ces hommes de provisions et de vêtements. Le capitaine Craig se noya trois mois plus tard, à la Havane, et vu que sa veuve ni sa famille n'avaient reçu de témoignage des services rendus par lui, j'ai fait remettre à madame Craig, avec l'autorisation du conseil, une somme de $150, pour reconnaître la bonté dont son défunt mari avait fait preuve envers les naufragés.

Le trois-mâts "*Beacon Light*," de St. Jean, N.-B., fut détruit par le feu en novembre 1870, dans sa traversée de Greenock à Rangoon ; l'équipage se réfugia dans ses chaloupes, et put prendre terre à l'île de Tristan d'Acunha, où il fut recueilli par le navire "*Northfleet*," et transporté à Aden. Avec l'autorisation du conseil, je remboursai au bureau du commerce la dépense payée par lui pour la subsistance de l'équipage du "*Beacon Light*," laquelle se montait à £86 6s. 9d. sterling.

J'ai aussi, avec l'autorisation du conseil, fait présenter à M. Thomas Cartier, gardien du phare de la rivière Thames, lac St. Clair, une montre d'or, de la valeur de $75,

et portant une inscription convenable, comme récompense de sa belle conduite dans les sauvetages qu'il a accomplis, depuis treize ans, ayant contribué à sauver treize personnes, en s'exposant lui-même à de très-grands dangers.

Avec l'autorisation du conseil, j'ai fait aussi les dispositions nécessaires pour présenter à M. George Collins, gardien du phare de l'île Nottawasaga, baie Georgienne, une montre d'or de la valeur de $75, et portant une inscription convenable, comme récompense donnée en témoignage de sa belle conduite, en plusieurs occasions, où il a risqué sa vie pour sauver celle de plusieurs personnes dans la baie Georgienne.

L'équipage, de la goëlette "*Uber*," de Parrsboro, Nouvelle-Ecosse, a été dernièrement retiré de ce navire en état de détresse par l'une des chaloupes de la barque *Saga*, de Norvège; le second de cette barque, avec deux matelots, conduisait la chaloupe au milieu de grands dangers. Le capitaine de la "*Saga*" a refusé toute rémunération pour la subsistance de l'équipage à son bord. Le conseil m'a autorisé à lui faire présenter une lunette double, de la valeur de $30, avec inscription convenable, en témoignage de sa bonté envers l'équipage et à offrir aussi un anéroïde avec inscription, de la valeur de $40, au second de la *Saga*, qui avait commandé la chaloupe, en reconnaissance de ses efforts pour sauver les naufragés, ainsi que la somme de $15 à chacun des deux matelots qui montaient la chaloupe avec lui.

La barque "*Blue Bird*," de Windsor, Nouvelle-Ecosse, se trouvant le 26 août dernier, dans une situation dangereuse au vent de la terre, sur la côte de la Suède, fut remarquée par quelques pêcheurs du village de Grafverna ; ces hommes, en affrontant la mort, coururent au secours du bâtiment menacé, par un vent terrible et une grosse mer, à trois milles de distance, et réussirent à recueillir et à ramener au rivage le capitaine et son équipage. Avec l'autorisation du conseil, j'ai envoyé une somme de $100 au bureau du commerce de Londres, avec prière de la distribuer entre les sauveteurs, auxquels j'ai fait transmettre en même temps les remerciements du gouvernement du Canada.

Dans la nuit du 1er novembre 1871, un incendie se déclara à bord de la goëlette *Ocean Bird*, de la Hève, Nouvelle-Ecosse, pendant qu'elle faisait voile vers Boston ; il devenait impossible d'arrêter le progrès des flammes, quand l'équipage se décida à saborder le bâtiment, ce qu'il réussit à faire non sans de grands efforts, et le feu fut éteint. L'équipage demeura privé d'eau et de vivres jusqu'au 3 novembre 1871, que le capitaine Kirk, du brigantin *New Dominion*, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, passant dans le parage, aperçut la goëlette en détresse, et les hommes attachés au gréement. Il s'efforca immédiatement de leur porter secours, et après avoir dépassé cinq fois le débris avant de pouvoir l'approcher suffisamment, il réussit la sixième fois à amener son bâtiment à six pieds de distance. Les naufragés, à l'aide de leurs cordes de sauvetage se jetèrent à la mer et furent tirés à bord du brigantin. Le capitaine Kirk les traita avec bonté, et les garda à son bord pendant huit jours, jusqu'à son arrivée à Gloucester, Massachusetts. Les circonstances de ce naufrage font voir clairement que les hommes de l'*Ocean Bird* n'ont dû la vie qu'au courage et à l'habileté du capitaine Kirk ; avec l'autorisation du conseil, j'ai pu offrir au nom du gouvernement canadien au capitaine Kirk, une montre d'or, de la valeur de $100, et revêtue d'une inscription convenable, en témoignage de reconnaissance.

Le brick *John Jeffrey*, de Liverpool, en se rendant de la Barbade à St. Jean de Terreneuve, fut assailli par un ouragan le 10 octobre dernier, démâté et désarmé de son gouvernail. Ne pouvant plus gouverner il resta vingt-trois jours à la merci des flots, et fut enfin découvert par le capitaine du trois-mâts *John Patton*, des Etats-Unis, qui vint en personne accoster le bâtiment naufragé, et reçut dans ses chaloupes les hommes de l'équipage, et les conduisit à son bord, où ils restèrent huit jours ; il les débarqua à Savannah. Le consul de Sa Majesté, à ce port, m'a fait rapport que la conduite du capitaine Hill en cette occasion, avait été marquée par la plus grande humanité, et qu'il avait refusé toute rémunération pour la subsistance des hommes, au nombre de huit. Avec l'autorisation du conseil j'ai fait présenter au capitaine Hill, commandant le *John Patton*, une belle montre d'or, de la valeur de $120, et portant une inscription appropriée comme témoignage de sa bienveillance envers cet équipage naufragé.

Le trois-mâts *W. H. Moody*, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, fut entièrement désemparé par un ouragan, le 5 mars dernier, dans la traversée de Liverpool à Philadelphie, et après trois jours passés dans cette situation critique, fut aperçu par la barque américaine, la *Cremona*, de New-York, dont le capitaine, à la vue des signaux de détresse qu'on lui faisait, envoya sa chaloupe au secours, bien que la mer fût grosse et eût englouti une des chaloupes du *W. H. Moody*. Après huit heures d'efforts, l'équipage naufragé, composé de treize hommes, fut sauvé, et le capitaine de la *Cremona* alla les débarquer à Liverpool. J'ai remboursé £5 7 6 sterling aux propriétaires de la *Cremona* pour la subsistance de ces hommes à son bord. Avec l'autorisation du conseil je fis présenter au capitaine Burrows, une lunette double de marine de la valeur de $30, et portant une inscription convenable, en reconnaissance de ses généreux services.

La goëlette *Albatross*, de la Nouvelle-Ecosse, se dirigeait de Nevis, Indes Occidentales, vers Yarmouth en novembre dernier, lorsqu'elle fut désemparée par un grain de vent ; l'équipage fut secouru par la goëlette américaine *Daylight*, et débarqué ensuite à la Barbade, où le capitaine reçut £3 16s. sterling pour la subsistance fournie par lui à l'équipage naufragé sur son bord ; cette somme a été remboursée par le département au préposé de l'engagement des matelots, qui l'avait payée. Comme il ne paraît pas qu'il ait été couru aucun danger, dans ce sauvetage, je n'ai pas cru devoir recommander d'offrir un testimonium ; cependant, avec l'autorisation du conseil, j'ai transmis les remerciments du gouvernement du Canada au capitaine du *Daylight*, pour ses services en cette occasion.

Le percepteur des douanes de Québec, a attiré l'attention de ce département sur les circonstances qui ont accompagné le sauvetage du capitaine et des matelots de la barque *Alma*, un des bâtiments qui furent pris dans les glaces l'automne dernier, dans le bas du St. Laurent, par M. Damase Babin, de St. Jean-Port-Joli. Il paraît que M. Babin arriva le premier en canot, dans la matinée du 30 novembre, au secours de l'équipage de l'*Alma*, qui se trouvait à deux milles du rivage ; les hommes de l'équipage avaient déjà abandonné le navire et essayait de gagner terre sur la glace. Dans cette situation périlleuse, ces hommes furent recueillis par M. Babin et d'autres personnes venues à leur secours. Le jour suivant, M. Babin déploya de nouveau une grande énergie et risqua sa vie, en s'ef-

forçant de sauver l'équipage de la barque *Viola*. Le capitaine de l'*Alma* fit connaître au percepteur des douanes de Québec, le courage qu'avait montré M. Babin et la générosité dont il avait fait preuve en refusant d'accepter aucune rémunération. Avec l'autorisation du conseil, j'ai pris les dispositions nécessaires pour présenter à M. Babin une lunette double de marine, valant $30, en témoignage des services qu'il avait rendus aux deux équipages de l'*Alma* et de la *Viola*.

Les circonstances suivantes du naufrage de la barque *Breamish*, près de l'île du Diable, Halifax, le 14 décembre dernier, sont venues à ma connaissance tout dernièrement. Ce navire, pendant une terrible tempête, fut jeté sur le côté à l'île au Diable, et dans cette position fut découverte par M. Charles Hutt et M. Fulker, gardien du phare et d'autres personnes, qui, aux cris de l'équipage, attaché aux lisses du plat-bord, allèrent à son secours, et après de grands efforts réussirent à arracher les onze hommes à une mort certaine. Avec l'autorisation du conseil, j'ai pris les dispositions nécessaires pour offrir aux sauveteurs, au nombre de six, une somme de $114 en récompense de leurs services.

Pour un pays maritime comme le Canada, dont les navires naviguent dans toutes les parties du monde, il importe grandement que tous les cas bien constatés de sauvetage d'hommes sur navires canadiens en mer, surtout lorsque les sauveteurs ont couru un danger, soient publiquement reconnus et récompensés, afin que les navigateurs sachent que de tels services sont hautement appréciés par le gouvernement du pays ; et je suis d'opinion que la faible dépense de deniers publics qui se fait pour cet objet sert essentiellement nos intérêts maritimes.

LES PÊCHERIES.

PRODUIT DES PÊCHERIES.

La condition générale des pêcheries dans tout le Canada, l'année dernière, a été prospère. Dans la plupart des districts de pêche le progrès continuel, tant des pêches fluviales que côtières, est très-encourageant et avantageux. Ce progrès se remarque plus particulièrement dans le Nouvelle-Ecosse.

La valeur du produit des pêcheries livré au commerce, dans les provinces confédérées, a été, cette année, de $7,573,200, ce qui donne un excédant de $998,160, sur la valeur des produits de l'année précédente. On estime que la quantité consommée pour les besoins domestiques représente une somme d'environ $600,000 ; la valeur des produits pêchés par des Canadiens s'élève donc à plus de $8,000,000, pour l'exportation et la consommation indigène. Le montant du capital engagé dans l'exploitation des pêcheries est évalué à $15,000,000 ; et le nombre de personnes employées à environ 87,000.

Il faut remarquer, en comparant les valeurs totales, que, pour certaines espèces de poissons, les prix du marché ont été bien plus bas, en 1871, qu'en 1870 : par exemple, le prix du maquereau, en 1870, était de $12 à $16 le baril, pour les qualités les moins chères ; et, en 1871, de $4 à 5 seulement. Bien que le produit pêché ait été, l'année dernière, trois fois plus considérable que celle de

l'année précédente ; la valeur totale est moindre cependant. Il faut aussi se rappeler qu'à cause de la nature des pêches, qui se font en grande partie dans des lieux fort éloignés et d'une manière errante et incertaine, il est impossible de se procurer des statistiques complètes. Ainsi, plusieurs bâtiments équipés dans les ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, après avoir pêché en différents lieux à proximité et au large des côtes de ces provinces, finissent par se rendre aux marchés de l'île du Prince-Edouard, où ils vendent leurs charges, qui sont ensuite embarquées pour les Etats-Unis. La plus grande partie du commerce de poisson dans cette île se fait par des citoyens des Etats-Unis, ou avec des capitaux américains. Des quantités considérables du poisson porté et exporté sur ces marchés sont des produits de la pêche provinciale et étrangère, pris dans nos eaux. Jusqu'ici le département n'a pas tenu compte de ces quantités incertaines, et s'est borné à faire connaître, au lieu du rendement probable, le rendement réel et certain ; mais on peut sans crainte estimer la différence en plus à 10% sur les états officiels.

Le résumé suivant des données statistiques, constatent qu'à l'exception de la pêche de la truite saumonée et du poisson blanc, les autres exploitations présentent une augmentation considérable pour la dernière saison. Le saumon a été même plus abondant que les années passées, bien que la durée et la force des inondations de l'été, et les temps venteux au commencement de la saison de pêche, aient nui sensiblement à la capture de ce poisson, les pêcheurs n'ayant pu se servir avantageusement de leurs filets. Le nombre de saumons qui ont monté à leurs frayères a été plus grand qu'à l'ordinaire ; on peut donc espérer une excellente pêche l'année prochaine. Quant à la diminution de la quantité et de la valeur des poissons d'espèces inférieures et des huiles de poisson dans la province de Québec, on remarquera que cette décroissance porte plutôt sur la capture des grands animaux marins, tels que les baleines, les loups-marins, les marsouins et sur leurs huiles, que sur les produits de la pêche proprement dite. La diminution dans le nombre de loups-marins et la quantité d'huile de loup-marin, est d'environ 80 % ; dans la quantité d'huile de baleine, de 30 % ; et dans la prise des menues espèces de poisson employées ci-devant comme engrais, mais qui servent maintenant à l'alimentation locale, d'environ 63 %.

Nouvelle-Ecosse.

	1870.		1871.
Morue	399,809 qtx.	...	447,168 qtx.
Maquereau	85,254 brls.	...	228,152 brls.
Hareng	125,863 „	...	203,512 „
Saumon	8,347 „	...	7,371 „
Autres poissons et huiles de poissons.—Valeur	$668,530	...	$1,363,343 „

Québec.

Morue	152,414 qtx.	...	204,966 qtx.
Maquereau	8,208 brls.	...	9,403 brls.
Hareng	35,623 „	...	79,805 „
Saumon	5,840 „	...	3,728 „
Autres poissons et huiles de poissons.—Valeur	$484,550	...	$221,205

Nouveau-Brunswick.

	1870.		1871.
Morue	21,167 qtx.	...	9,296 qtx.
Maquereau	3,282 brls.	...	4,515 brls.
Hareng	105,736 „	...	150,871 „
Saumon	11,796 „	...	8,579 „
Autres poissons et huiles de poissons.—Valeur	$413,965	...	$395,812

Ontario.

Valeur	$291,182	...	$217,024

STATISTIQUES.

Les détails statistiques contenus dans les états et rapports condensés des agents de pêche, annexés à ce rapport, donnent de nombreux renseignements sur le rendement et la valeur des produits de la pêche du Canada destinés au commerce.

La préparation de ces tableaux détaillés coûte toujours fort cher ; les recherches des agents des pêcheries, cette année, ont été par conséquent limitées aux districts principaux et les plus accessibles, et on espère que les rapports du recensement décennal, qui se compilent en ce moment, pourront bientôt servir à compléter nos données sur notre richesse et notre industrie maritimes.

Jusqu'à présent, on a toujours estimé au-dessous du chiffre réel les immenses quantités de poisson frais ou préparé, qui servent à la consommation domestique de la population de l'intérieur et du littoral. De même, beaucoup de poisson exporté à l'état frais aux Etats-Unis, par la frontière entre les deux pays, n'étant pas sujet aux droits de douanes et pour cette raison n'étant pas régulièrement constaté comme article d'exportation, échappe aux supputations de nos ressources. Avec le concours du ministre de l'agriculture, je me propose de préparer, pour le rapport de l'année prochaine, un précis comparatif de toutes les opérations de pêche des différentes provinces et de faire quelques recommandations afin de développer davantage l'industrie de la pêche et le commerce du poisson.

REVENU DES PECHERIES

Les perceptions, pendant l'année fiscale dernière, se sont élevées à $12,408.97 et proviennent des sources suivantes :

Ontario.

Loyers de places de pêche, droits de licences, amendes et confiscations	$5,039 85

Québec.

Loyers de places de pêche, droits de licences, amendes et confiscations	6,290 35

Nouvelle-Ecosse.

Droits de licences, amendes et confiscations	36 74

Nouveau-Brunswick.

Loyers de places de pêche, taxes sur rets à saumon, amendes et confiscations..................................	1,042 03
Total..	$12,408 97

DÉPENSE.

La somme dépensée pendant l'année fiscale dernière, a été de $42,592 44. Cette somme se décompose comme suit :

Ontario.	
Salaires et déboursés des gardes-pêche, frais de pisciculture, etc..................................	$10,707 18
Québec.	
Salaires et déboursés des gardes-pêche, entretien de *La Canadienne*, etc..................................	16,084 37
Nouveau-Brunswick.	
Salaires et déboursés des gardes-pêche, etc............	7,006 52
Nouvelle-Ecosse.	
Salaires et déboursés des gardes-pêche, etc............	8,794 37
	$42,592 44

CROISEURS DE LA POLICE DE MARINE.

Le service de la police de marine a nécessité une dépense spéciale. Les vaisseaux ci-dessous ont été équipés pour ce service et ont croisé sur leurs stations respectives jusqu'à la fin de la saison de pêche, savoir :

Le steamer *Lady Head*, Capt. P. A. Scott, M.R., commandant général.

La goëlette *New England*, D. M. Brown, R.M., commandant.

La goëlette *Sweepstake*, J. A. Tory, commandant.

La goëlette *S. J. Marshall*, G. W. Creighton, commandant.

La goëlette *Water Lily*, G. V. Story, M.R., commandant.

La goëlette *Ella G. McLean*, H. E. Betts, commandant.

La goëlette *tella Maris*, L. H. Lachance, commandant.

La goëlette *La Canadienne*, N. Lavoie, commandant. Cette dernière a été incidemment employée à ce service.

On trouvera les comptes-rendus de leurs croisières dans l'appendice.

L'entretien de six des bâtiments à voiles particulièrement affectés au service de la police de marine, a coûté environ la somme de $55,000, à laquelle, il faut ajouter une partie de la dépense des steamers du gouvernement et de *La Canadienne*, pendant le temps qu'ils ont été employés à ce service, laquelle monte à $29,000 de plus. La dépense totale de la police de marine a donc atteint le chiffre de $84,000. Un crédit de $70,000 y avait été affecté par le parlement.

SAISIES OPÉRÉES PAR LES CROISEURS CANADIENS.

Trois bâtiments de pêche américains, trouvés en contravention dans la zone littorale, ont été saisis : ce sont le *Samuel Gilbert*, le *Franklin S. Schenck*, et le *E. A. Horton*. Le premier a été condamné par la cour de la vice-amirauté à Québec ; la cause du second est encore pendante devant la même cour ; et le troisième a été enlevé par ou pour les propriétaires de la garde du percepteur des douanes de Guysboro', N. B., pendant que l'instruction judiciaire se faisait devant la cour.

Une enquête officielle sur les circonstances de ce vol laisse sous l'impression qu'il y a eu négligence coupable (sinon connivence) de la part des personnes qui avaient la garde immédiate du navire capturé.

Une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies a fait voir depuis que le gouvernement des Etats-Unis avait accordé une nouvelle feuille à cette goëlette.

A la demande du gouvernement de l'île du Prince-Edouard, on a permis aux Américains de pêcher sans restriction et de jouir provisoirement de tous les privilèges qu'il est projeté par le traité de Washington d'accorder aux citoyens des Etats-Unis. C'est pourquoi les opérations de la police de marine se sont bornées exclusivement aux eaux canadiennes.

Un état inséré dans les appendices, décrit les différentes saisies pratiquées depuis l'organisation de la police de marine, et indique ce qui a été fait dans chaque cas de capture.

INSTRUCTIONS AUX COMMANDANTS.

Les instructions ordinaires, comme Votre Excellence le sait déjà, qui ont guidé les commandants des croiseurs canadiens pendant la dernière saison, diffèrent jusqu'à un certain point de celles qu'ils avaient reçues les saisons précédentes.

Conformément au désir formellement exprimé par le gouvernement de Sa Majesté, les bâtiments de pêche appartenant à des citoyens des Etats-Unis, ne devaient être inquiétés ou capturés, que dans le cas où ils seraient surpris en flagrant délit de pêche dans la zone des trois milles.

Les prétentions diverses du Canada, relativement à la délimitation de nos baies par la ligne des pointes de terre conformément à la loi internationale et aux termes de la convention de 1818, et relativement en outre au droit d'exclure de nos ports et havres, tout navire de pêche étranger venant pour y acheter de la boitte ou des agrès de pêche, y faire le commerce et y transborder des cargaisons, dans l'exercice de l'industrie de la pêche, sont en conséquence restées pour le présent en suspens. Ces circonstances ont rendu bien plus difficile de découvrir et d'empêcher les usurpations. De là le petit nombre des captures. Il est aussi probable que les pêcheurs sont venus faire la pêche sur nos côtes en moindre nombre cette année que d'ordinaire.

Il est fort à souhaiter que pendant les délibérations sur les propositions contenues dans le traité, il n'existe aucune incertitude quant aux mesures nécessaires de protection qui provisoirement seront adoptées et mises en vigueur par le Canada. Il me semble que

les délais et les incertitudes augmentent plus les dangers de lutte entre des intérêts rivaux, que des préparatifs faits avec décision et des instructions opportunes. Ceux-ci ont le même effet qu'un avertissement spécial, et dans bien des cas ils atteignent réellement l'objet de mesures protectrices, qui consiste à prévenir les intrusions, sans exposer des personnes innocentes aux risques du doute et aux conséquences de faux renseignements, ou les pêcheurs auraient quelque dessein de frauder, au danger d'encourir les peines de l'amende et de la confiscation.

INSPECTION OFFICIELLE DU POISSON.

Le système facultatif en usage actuellement, en ce qui concerne l'inspection officielle du poisson, ne peut empêcher les fraudes dans la préparation ou la paquage, ni relever la valeur des produits de nos pêcheries sur les marchés étrangers et canadiens. Il s'élève des plaintes générales contre les impositions odieuses et les pertes dont les acheteurs de poisson salé sont victimes ; de là vient la dépréciation du nom et du prix de cette marchandise, surtout dans les districts agricoles et parmi la population de l'intérieur. Le département a reçu de plusieurs endroits du pays de pressantes représentations sur ce sujet, qui est encore en délibération. Bien que je ne sois pas prêt à recommander aujourd'hui aucun projet de loi, j'espère d'être bientôt en état de présenter au gouvernement une mesure propre à satisfaire les pêcheurs et le commerce, et avantageuse aux consommateurs.

CONSTRUCTION DE PASSES-MIGRATOIRES.

L'application des lois de pêche qui obligent les propriétaires de chaussées de moulin, à y construire des passes-migratoires, si elles forment un obstacle infranchissable aux poissons migrateurs, a considérablement amélioré les pêcheries de rivières et d'estuaires. Cela est surtout visible dans la Nouvelle-Ecosse, où un grand nombre de cours d'eau se jettent plus ou moins directement dans la mer, et sont fréquentés par différentes espèces de poissons qui remontent les eaux douces pour se reproduire. Cette amélioration était plus urgente dans cette province que dans les autres, dont les cours d'eau renferment moins d'obstacles, et où les poissons habitent principalement les lacs et les rivières d'eau douce. La plus grande partie des cours d'eau fréquentés par le saumon et la truite, dans Québec et le Nouveau-Brunswick, sont aujourd'hui libres de semblables barrières ou rendues accessibles par des passes-migratoires ouvertes dans les chaussées de moulins. En Ontario, il sera bientôt indispensable de faire établir des passes dans les rivières où le saumon revient en grande nombre, grâce au système adopté pour le repeuplement de ces eaux à l'aide des procédés de l'élevage artificiel.

ALTÉRATION DES EAUX DANS LES RIVIÈRES ET LES HAVRES.

Le dommage que causent à la pêche d'eau douce et à la navigation l'altération des eaux et la formation d'obstacles dans leurs cours, provenant des déjections des manufactures, dont j'ai parlé au long dans mon rapport de l'année dernière, devient rapidement de plu

en plus grave. A moins que le parlement ne juge à propos d'adopter une mesure spéciale afin de prévenir ces pratiques, qui menacent de causer un tort permanent à la navigation et aux pêcheries, ces abus atteindront bientôt des proportions telles qu'aucun effort ne pourra plus en faire disparaître promptement les désastrueux effets. Il est probable qu'il arrivera un temps où les intérêts particuliers qui profitent à cette heure de la négligence d'un devoir public, en souffriront le plus, et se trouveront en antagonisme avec les intérêts généraux du pays, qui sera soumis alors à une taxe pour le rétablissement de la navigation et le repeuplement des rivières. Les moyens à prendre pour obvier à un si grand mal se réduisent en réalité à une question de dépense. Une dépense modérée et judicieuse, qui ne représenterait qu'un faible percentage des profits des manufactures, permettrait certainement de mettre un terme aux conséquences désastrueuses de l'incurie actuelle. On a montré depuis plusieurs années une grande indulgence envers les manufacturiers, et plusieurs de ceux-ci ont souvent promis de reconnaître cette indulgence en prenant quelque soin de remédier au mal. Mais ils n'en ont rien fait, et ils paraissent croire que ces pratiques dangereuses tolérées jusqu'à aujourd'hui, sont devenues à la longue une sorte de priviléges ; ils se croient excusables, sinon justifiables, d'agir ainsi par l'importance et les bienfaits, partout répandus, des industries manufacturières, et considèrent les protestations périodiques, les vaines remontrances qui leurs sont adressées, comme une simple formalité : rien de plus. Il est malheureux que ces hommes, si pleins d'énergie et si pratiques, ne se consultent ou ne s'entendent point sérieusement ensemble pour apporter quelque atténuation (s'ils ne peuvent le supprimer entièrement) à ce mal dont le public se plaint avec beaucoup de raison. Après tant d'années d'avertissements inutiles, on ne doit plus espérer aucune amélioration spontanée de la part des manufacturiers. Le parlement devrait en conséquence intervenir bientôt et d'une manière efficace ; autrement il acceptera tacitement la responsabilité des dommages considérables qui résultent de ces pratiques, et qui ruineront complètement, ou en partie, la navigation et les pêcheries dans plusieurs de nos plus beaux cours d'eau pour la commodité temporaire et dans les intérêts d'une certaine classe de personnes.

C'est avec un regret sincère que j'exprime cette opinion ; mais je suis guidé par la conviction absolue que, pour sauvegarder les intérêts généraux, je devais agir ainsi. Il est impossible de se cacher que les efforts les plus persuasifs ont été totalement inutiles. Au lieu d'une coopération active, nous n'avons obtenu dans la plupart des cas que des promesses trompeuses, évasives, sans résultats utiles.

Les intérêts manufacturiers méritent une attention si particulière en Canada, qu'il est fort difficile et même embarrassant de concilier la moindre intervention coercitive avec le progrès et la prospérité que tout Canadien désire vivement leur voir atteindre. Cependant il devient plus évident, chaque année, que tôt ou tard il faudra prendre des mesures ; et plus on tardera, plus seront invétérées les suites de ces abus multipliés, plus onéreuse sera la

dépense à faire par les particuliers pour y porter remède, plus pressant enfin le cri public pour demander justice.

PISCICULTURE.

La reproduction artificielle du poisson à l'établissement public dirigé par M. Wilmot, a eu les résultats les plus favorables. On trouvera dans les appendices un compte-rendu intéressant des opérations. Elles établissent hors de tout doute l'entière possibilité de produire des quantités illimitées de poisson de toutes les espèces qu'il est désirable de multiplier, indépendamment des facilités naturelles qu'offrent nos rivières et nos lacs, en vue des besoins du commerce et de la consommation domestique. Je pense que ce procédé peut maintenant être appliqué avec certitude de succès dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ; et il est à espérer que, pendant la saison prochaine, des mesures seront prises pour l'y introduire. Il serait également fort à désirer de pourvoir à l'élevage de certaines espèces précieuses de poissons de printemps, et de donner plus d'attention à la culture du poisson blanc et de la truite. L'élevage de grandes quantités d'aloses et de gaspareaux, outre qu'il fournirait de la pâture aux poissons des estuaires et de la boitte pour les pêches côtières et maritimes, est aussi un des objets de cette entreprise, qui pourrait avec grand avantage être exploitée dans les comtés du littoral.

DISTRIBUTIONS D'ALEVINS DE SAUMON.

Dans la distribution des alevinages de saumon provenant de Newcastle, Ontario, l'année dernière, on a eu grand soin de les déposer dans les cours d'eau les plus favorables ; ces cours d'eau ont été choisis sur les rivages du lac Ontario, en haut et en bas de l'endroit où le poisson avait été produit. Environ 150,000 fretins sains et vigoureux ont été distribués de la sorte : leur valeur moyenne sur le marché serait d'environ $15,000. Tout en faisant largement la part des accidents et des captures, il est tout probable que dans une couple d'années ces empoissonages représenteront une valeur alimentaire qu'on peut raisonnablement estimer à $130,000. Si on considère que le saumon fournit un aliment sain et délicat, et que son abondance permettra alors de l'acheter à un prix moins élevé que d'autres poissons comestibles, on ne peut se faire une trop haute idée de l'importance qu'il y a d'en accroître l'approvisionnement par des moyens aussi certains et aussi étendus. Afin de se procurer les avantages du repeuplement, on fera tout ce qui pourra raisonnablement se concilier avec l'économie pour préserver ce poisson précieux des causes de destruction. Après l'ensemencement de plusieurs cours d'eau propices, il restait encore environ 200,000 alevins, estimés à $8,000. On a vendu a des commissaires de pêche des Etats-Unis, pour $1,320 d'alevinage, destiné à des expérimentations. Une partie de ce qui restait a été distribuée gratuitement à des Canadiens, pour rempoissonner quelques petits cours d'eau, autrefois fréquentés par le saumon.

La quantité d'œufs de saumon obtenus l'automne dernier, de l'essaim qui revient visiter les ruisseaux dépendant de l'établissement ichthyogénique du gouvernement, (on a reconnu parmi les jeunes et les vieux individus reproducteurs plusieurs visiteurs des saisons précédentes) excède un quart de million, et est en ce moment en travail d'éclosion. Les œufs sont tous dans une excellente condition, ce qui fait espérer que les pertes pendant l'évolution seront presque nulles.

PROTECTION DES EAUX DE L'INTÉRIEUR.

On trouve dans les différentes parties des provinces des lacs sans nombre, grands et petits, dont plusieurs sont isolés et d'autres se relient à des cours d'eau importants. Les poissons qui les habitent appartiennent pour la plupart aux espèces non migratoires et ne sont pas généralement considérés comme espèces marchandes. Ils se pêchent surtout pour l'usage domestique et le sport. Cependant la pêche s'en pratique aussi en quelques endroits pour satisfaire aux demandes croissantes de poisson frais, que font des commerçants des Etats voisins. Ces demandes sont cause qu'il a été pris un peu plus de poissons des meilleurs espèces lacustres par les habitants et les étrangers, depuis quelques années. Les colons ont porté plainte de la pêche excessive qui se pratique dans les eaux de ces lacs, et ont sollicité la protection du département. La surveillance efficace de ces localités éloignées entraînerait une forte dépense pour le maintien de gardes-pêches et gardiens locaux. Cette dépense ne pourrait se rembourser au moyen de droits de licence de pêche ; car ils retomberaient sur les colons eux-mêmes qu'emploient les étrangers plutôt que sur ces derniers, qui leur fournissent les ustensiles de pêche. Cependant, si les personnes qui résident dans ces localités, voulaient se donner quelque peine, elles empêcheraient facilement la pêche excessive et illégale. D'ailleurs les lois contiennent des clauses prohibitives, suffisantes pour assurer la protection nécessaire et raisonnable. Le département est disposé à coopérer avec les colons, s'ils veulent prendre des mesures permises de protection.

D'un autre côté, il y a quelque raison de mettre cette protection entièrement à la charge du trésor public. Les habitants des villes frontières ont représenté que, tant que le gouvernement ne fera pas usage de son autorité, les étrangers réussiront à obtenir, par leur union avec les colons, le monopole des produits de nos eaux intérieures, produits qu'ils exportent et vendent à de hauts prix sur les marchés des Etats-Unis, ce qui fait que le poisson est extrêmement rare et hors de prix dans nos villes frontières comme dans nos villes de l'intérieur. Il n'est pas toutefois désirable de s'immiscer directement dans cette sorte de commerce, si irrégulier qu'il soit ; mais il peut être réglementé de telle sorte, au moyen de permis accordés avec discernement, qu'il perde ce qu'il a de repréhensible, et puisse diriger vers les marchés indigènes une partie de ses produits. C'est une question qui peut être douteuse si, dans les crédits parlementaires pour le service

des pêcheries, on pourvoira à l'engagement d'un personnel nombreux de gardiens pour surveiller les eaux intérieures et les opérations de pêche des résidants et des étrangers, et pour soumettre ces personnes au contrôle d'un système de licences.

RECHERCHES SCIENTIFIQUES.

La Société d'histoire naturelle de Montréal ayant demandé au département par l'entremise du professeur Dawson d'accorder, pour l'accomplissement de certaines recherches scientifiques dans le golfe St. Laurent, les facilités que pourraient convenablement leur procurer les vaisseaux du gouvernement employés au service des pêcheries dans ce district le soussigné a permis de recevoir à bord d'un ou deux de ces vaisseaux des personnes compétentes chargées de ce soin par la Société. Les recherches devaient aussi se porter, autant que possible, sur le genre de nourriture des poissons qui habitent les eaux du golfe et du fleuve St. Laurent. On trouvera dans les appendices un compte-rendu des observations qui ont été faites.

On pourrait peut-être avec beaucoup d'avantage donner une plus grande étendue à ces opérations de dragage : il y a tant de questions intéressantes se rattachant à l'habitation et à la nourriture des poissons de grands fonds qui fréquentent nos côtes, ayant toutes beaucoup d'importance pour la conservation et le développement de cette grande ressource, que ces études ne peuvent manquer d'être avantageuses au pays, par les renseignements exacts qu'elles fournissent. Quoique nous ne soyons pas encore arrivés à l'état de décadence qui caractérise les pêcheries côtières des Etats-Unis du Nord, les connaissances désirées fourniront probablement les moyens de prévenir un semblable épuisement. Le gouvernement américain emploie actuellement des hommes versés dans les sciences naturelles à faire de ces examens dans les lacs Michigan et Supérieur et sur les côtes de l'Atlantique ; les résultats des opérations de ces commissaires pendant l'été dernier, sont d'un grand intérêt pour les Canadiens eux-mêmes. Le soussigné croit qu'il est désirable de faire de ces recherches en petit l'été prochain en Canada, et il demandera un modique crédit au parlement pour cet objet.

DÉPENSE TOTALE.

La dépense totale faite par ce département pour les services de la marine et des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1871, a été de $575,916.03, contre $408,150.31 pendant l'année fiscale expirée le 30 jnin 1870, et $369,409.77 pendant l'année expirée le 30 juin 1869. L'augmentation de l'année dernière sur l'année précédente est due en partie à l'établissement de nouveaux phares, d'un bateau-lumière et de sifflets d'alarme à vapeur, la plupart dans le fleuve et le golfe St. Laurent. Des réparations considérables et très-nécessaires ont aussi été faites aux steamers du gouvernement qui sont sous le contrôle de ce département.

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT.

En se reportant à l'addenda à la suite de ce rapport, on verra que le personnel du service extérieur de ce département, a été pendant l'année dernière, y compris les officiers et les équipages des vaisseaux de la police de marine, de 972 ; il avait été de 931 l'année précédente. Ce nombre ne comprend point le personnel du département à Ottawa. La dépense départementale ci-dessus mentionnée n'embrasse pas les dépenses de salaires et autres du département à Ottawa, mais seulement celles du service extérieur.

Respectueusement soumis,

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 1er janvier 1872.

ADDENDA.

Personel du service extérieur le 31 décembre 1871:

Surintendant, chefs d'ouvriers et gardiens des phares en Ontario et au-dessus de Montréal........	75
Employés salariés de la Maison de la Trinité de Montréal, et gardiens de phares...	42
Capitaine et hommes d'équipage du *Richelieu*........	6
Employés de la Maison de la Trinité de Québec........	7
Agence à Québec, et gardiens de phares au-dessous de Québec........	80
Agent, surintendant, messager, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., Nouveau-Brunswick........	40
Agent, commis, surintendant, messager, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, postes de sauvetage, Nouvelle-Ecosse........	93
Officiers et hommes d'équipage des steamers *Napoléon III*, *Lady Head* et *Druid*...	81
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis........	7
Police de port, Montréal et Québec........	50
Employés des hôpitaux de marine sous la direction du département, Nouveau-Brunswick........	16
Préposés de l'engagement des matelots et leurs assistants, à Québec et à St. Jean..	4
Employés des observatoires........	9
Bureau des examinateurs des capitaines et seconds........	7
Ontario.—Gardes-pêche........	28
Gardiens de pêche........	25
Québec.—Commandant de *La Canadienne* et équipage........	24
Gardes-pêche........	24
Gardiens de pêche........	27
Nouvelle-Ecosse.—Officier des pêcheries........	1
Gardes-pêche........	27
Gardiens de pêche........	122
Nouveau-Brunswick.—Inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick........	1
Commis........	1
Gardes-pêche........	31
Gardiens de pêche........	36
Police de marine, officiers et hommes d'équipage des six vaisseaux formant cette police........	108
	972

APPENDICES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

BRANCHE DE LA MARINE.

APPENDICE No 1.

ETAT des dépenses du service des phares au-dessus de Montréal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	PHARES AU-DESSUS DE MONTRÉAL.				
	Salaires et Allocations des Gardiens de Phares.				
John Norton	Salaire comme gardien, quai de Lachine, bateau-phare. No. 1		401 00		
W. Shannon	do phare de la Grosse-Pointe		435 00		
E. S. Johnson	do Ile aux Cerisiers		447 00		
T. Hill	do Jetée de Lancaster		393 00		
C. Cook	do de Gananoque Narrows		400 00		
J. Buck	do batture Spectacle		560 00		
N. Orr	do Ile aux Serpents		435 00		
J. Dunlop	do Pointe de Neuf Milles		435 00		
F. Swetman	do False Ducks		435 00		
W. A. Palen	do Pointe Pierre		435 00		
H. Bentley	do Scotch Bonnet		435 00		
G. B. Simpson	do Presqu'île		333 75		
G. Roddick	do Ile aux Goëlands		500 00		
G. Durnan	do Pointe Gibraltar		435 00		
G. Thomson	do Baie de Burlington		300 00		
J. Woodall	do Port Dalhousie		400 00		
D. Fortier	do Port Colborne		400 00		
J. Burgess	do Ile Mohawk		435 00		
P. Baikie	do Port Maitland		369 43		
H. H. Woodward	do Longue Pointe		435 00		
A. Sutherland	do Pointe Burwell		320 00		
P. McIntyre	do Récif de la Pointe Pelée		390 25		
J. Edwards	do aide. do do		368 75		
J. Cummins	do Ile Pelée		435 00		
A. Hackett	do Bois Blanc		435 00		
T. Cartier	do Rivière Thames		435 00		
H. Fidler	do Goderich		325 00		
J. Young	do Pointe Clark		435 00		
D. McG. Lambert	do Ile Chantry		435 00		
D. McBeath	do Ile de Coves		435 00		
W. McBeath	do aide. do		300 00		
V. C. Hill	do Ile Griffith		435 00		
G. Collins	do Nottawasaga		435 00		
J. Hoar	do Ile Crhistian		435 00		
J. Pringer	do Pointe Plaisante		300 00		

P. Proulx	do	Killarney		500 00		
T. Lamphier	do	Ile St. Ignace		300 00		
D. McKenzie	do	Petit Courant		300 00		
C. Patton	do	Ile Clapperton		350 00		
W. Shepherd	do	Ile Sulphur		325 00		
J. Eagan	do	Ile Lonely		300 42		
O. Madore	do	jetée de Lachine, bateau-phare. No. 2		276 00		
B. Picard	do	do do No. 3		276 00		
J. Meloche	do	Beauharnois		225 00		
G. Shannon	do aide.	Grosse Pointe		175 00		
A. McDonald	do	Pointe McKies		175 00		
G. H. Johnson	do aide.	Ile aux Cérisiers		300 00		
D. Elliott	do	Cole Shoal		250 00		
A. Root	do	Ile du Grenadier		250 00		
J. Wallace	do	Ile Lindoc		250 00		
J. Mervin	do	Ile Brûlée		250 00		
B. Gillespie	do	Ile Wolfe		250 00		
R. Roddick	do aide.	Ile aux Goëlands		175 00		
W. J. Swetman	do	Range light et bouées		351 25		
R. K. Chisholm	do	Quai d'Oakville		200 00		
H. Morgan	do	Port Dover		200 00		
C. Ead	do	Port Stanley		200 00		
R. A. Lambert	do aide.	Ile Chantry		175 00		
C. Collins	do do	Nottawasaga		175 00		
A. Glode	do	bateau-phare de la Pointe Claire No. 1		276 00		
M. Leclair	do	do do No. 2		240 00		
A. Laberge	do	Green Shoal		250 00		
J. Mason	do	Ile du Télégraphe (un trimestre)		50 00		
J. Eccles	do	Ile aux Tourtes do		75 00		
J. C. Darke	do	Ile au Renard do		50 00		
W. McGowan	do	Parry Sound, du 20 avril au 30 juin		58 33		
F. Scholfield	do	Port Maitland, du 10 avril au 30 juin		77 76		
					21,703 94	
Darius Smith	Une année de salaire comme surintendant intérimaire			1,003 75		
do	Frais de route			659 43		
do	Feuille des salaires et comptes du surintendant pour l'année			6,606 31		
					8,269 49	
	Approvisionnements, réparations, etc.					
A. Laberge	Travaux à Green Shoal			836 84		
J. Haws et Cie	Vitres			327 33		
D. Morrice et Cie	4,499 gallons d'huile, à 27 centins, et charriage			1,240 03		
E. Chanteloup	Lampes annulaires, etc			1,493 75		
J. Matthewson	Savon, etc			184 44		
Morland, Watson et Cie	Divers			230 93		
Clark et Francis	Contrat pour l'huile			1,262 80		
C. Garth et Cie	Divers			58 08		
J. R. Flemming	Terrein, Green Shoal			100 00		
	A reporter				29,973 43	

ETAT des dépenses du service des phares au-dessus de Montréal, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
	PHARES AU-DESSUS DE MONTRÉAL.—*Suite.*				
	Report			29,973 43	
	Approvisionnements, réparations, etc.—Suite.				
W. M. Smith	Essai d'huile		142 45		
R. Lowe	Livraison de provisions		1,536 87		
E. D. David	Fret, etc		22 21		
D. McKenzie	Levée, Little Current		100 00		
W. Davis	Construction de la batture Wade		300 00		
A. LaBerge	Nouvelles bouées		73 17		
J. Ryan	Clôtures, batture Spectacle		86 40		
A. Hackett	Service des bouées, Rivière Détroit		109 05		
A. Perry	Exploration de la péninsule Presqu'Ile		492 14		
Antoine Mongeon	Gages, pour la garde de la batture Wade		36 67		
M. Leclair	Louage de chaloupe		30 00		
J. Tomlinson	Dépenses comme surintendant-général et ingénieur		750 00		
W. Davis	Ouvrage à la batture Wade		13 25		
H. Moore	do Ile au Renard		30 00		
J. Eccles	Gardien de l'Ile aux Tourtes		121 88		
J. C. Dark	do l'Ile au Renard		76 39		
J. et W. Beatty	Ouvrage fait à Parry Sound		22 00		
J. Mason	Gardien à l'Ile du Télégraphe		75 12		
Cie. d'express canadienne	Divers		18 20		
N. et A. Woodward	Déplacement de construction à la Longue Pointe		800 00		
F. A. Fitzgerald et Cie	Huile		1,836 26		
J. Harvey	Charriage d'huile		27 00		
Dyde et Major	Emmagasinage d'approvisionnements		114 00		
H. M. Perrault	Plans, etc.		40 00		
Prowse Frères	Réservoirs à huile		214 50		
J. L. Beliveau	Approvisionnements		1,026 11		
Diverses personnes	Divers petits comptes		252 71		
				14,080 58	
	CONSTRUCTION.				
	Ile au Renard.				
W. Davis	Contrat	1,000 00			
E. Chanteloup	Lanterne, etc	107 30			
			1,107 30		

	Lonely Island.				
J. B. Spence	Contrat	1,800 00			
E. Chanteloup	Lanterne	189 53			
C. Garth et Cie	Lampes, etc	201 92			
			2,191 45		
	Ile du Télégraphe.				
R. Cameron	Contrat	1,725 00			
C. Garth et Cie	Divers	194 90			
E. Chanteloup	do	71 45			
			1,991 35		
	Ile aux Tourtes.				
R. Cameron	Contrat	1,925 00			
C. Garth et Cie	Divers	194 78			
E. Chanteloup	Lanterne	285 95			
			2,405 73		
	Parry Sound.		7,695 83		
E. Chanteloup	Lanterne		177 80		
C. Garth et Cie	Lampes		201 92		
J. et W. Beatty	Contrat		500 00		
				8,575 55	
L'hon. receveur-général	Balances restantes 1869-70, à lui payées et portées au crédit du revenu casuel			52,629 56	
				577 55	
				53,207 11	
	A déduire.—balance de 1869-70, *voir* comptes publics de l'année, partie I. p. 192			1,609 69	
	Total				52,137 42

Département de la Marine et des Pêcheries,
2 janvier 1872.

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

APPENDICE No. 2

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITE DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTRÉAL,
MONTRÉAL, 16 décembre 1871.

MONSIEUR,—En conformité de votre lettre du 21 octobre dernier, me requérant de vous transmettre un rapport des opérations de la Maison de la Trinité pour l'année financière expirée le 30 juin dernier, afin que ce rapport puisse être soumis au parlement à sa prochaine session, j'ai l'honneur de vous adresser le compte-rendu suivant :—

Les opérations de la Maison de la Trinité, durant l'année, ont compris, comme par le passé, les travaux ordinaires décrits en détail dans les rapports que j'ai eu l'honneur de vous transmettre les deux années dernières.

PHARES FLOTTANTS.

Les trois phares flottants, qui ont une coque en fer, ont été repontés par MM. McCarthy, suivant l'ordre qu'en avait donné le bureau à sa dernière visite ; le boisage a été réparé au prix de $1,500. Ce sont les premières réparations importantes qu'ont eu à subir ces phares depuis qu'ils ont été construits, il y a environ dix-huit ans. Ils paraissent être maintenant en parfait ordre, et à moins d'accident, il n'y aura rien à leur faire, si ce n'est d'en peinturer la coque tous les deux ou trois ans.

BOUÉES.

Autrefois, on enlevait les phares flottants et les bouées, l'automne, aussitôt que la présence des glaces rendait la chose nécessaire ; mais depuis cinq à six ans l'époque tardive du départ des navires de mer et le devoir évident de laisser en place toutes les bouées ou amarques jusqu'au départ du dernier navire ont mis le bureau dans l'impossibilité de lever toutes les bouées. Quelques-unes sont recueillies, quand on les retrouve, au moyen d'ouvertures pratiquées dans la glace, mais il s'en perd plusieurs tous les ans. Cette perte, toutefois, est de peu d'importance comparée aux immenses avantages que les navires retirent de la présence des bouées à cette saison avancée. Le balisage permanent du chenal dragué dans le lac, au moyen de grosses bouées en fer, a bien répondu à son objet ; la plupart de ces bouées tiennent bon l'hiver ; il s'en perd néanmoins quelques-unes tous les ans. Les bouées perdues ont été remplacées, l'hiver dernier, par d'autres d'un moindre poids, qui, d'après l'opinion d'hommes pratiques consultés sur cette matière, feront tout aussi bien pour le balisage permanent, coûteront moins cher et exposeront beaucoup moins aux avaries les bateaux qui pourraient malheureusement venir se heurter contre elles. L'épreuve de l'hiver prochain fera connaître si elles sont propres à leur objet. Les longs espars de cèdre qu'on employait depuis plusieurs années à la place de bouées de bois, vont être graduellement remplacés par une bouée de même bois, de douze pieds de long au lieu de vingt, dont le centre est percé et pourvu d'un tube de cuivre Deux bouées ont été faites l'une portant un tube de cuivre et l'autre sans tube ; elles ont été toutes deux essayées à Sorel en votre présence. Celle ayant un tube, flottant bien mieux que l'autre, le modèle en a été adopté. Environ vingt-cinq de cette espèce ont été posées pour remplacer celles entraînées par les radeaux de bois. Le bureau est certain d'effectuer par là une forte économie, car l'expérience a prouvé que ces bouées ne sont pas aussi sujettes à être entraînées que celles auxquelles il les a substituées.

PHARES FIXES.

Les phares fixes continuent d'être en bon ordre et le service en est bien fait. Ils exigent tous les ans quelques réparations d'entretien ; mais, comme d'ordinaire, elles ont été peu importantes et peu coûteuses.

Les quais, néanmoins, subissent chaque année des dommages considérables par l'action des glaces. Comme je l'ai dit dans mon rapport précédent, tous devraient avoir des brise-

glace ; mais, comme cette amélioration nécessiterait une forte dépense, que les quais ont besoin tous les ans de grosses réparations et qu'ils sont construits depuis longtemps, le bureau n'a pas cru devoir donner suite à ma recommandation.

Le quai du gros phare du port St. François s'est considérablement dérangé de son niveau, et il sera absolument nécessaire d'y faire quelques travaux cet hiver pour l'empêcher d'être emporté par les glaces. Ce sujet est pris en considération par le bureau. Je suis heureux d'avoir à dire que cette année tous les phares mobiles, contrairement à ce qui est arrivé l'année dernière, ont pu être mis sûrement en quartier d'hiver.

La batture qui obstruait depuis si longtemps le chenal à la Pointe-aux-Trembles ayant été draguée, d'après la recommandation de M. Page, ingénieur en chef du département des travaux publics, comme j'en ai fait mention dans mon dernier rapport, il est devenu nécessaire de placer des lumières pour guider sûrement la navigation dans ce nouveau chenal. En conséquence, un petit phare a été bâti sur l'île Ste. Thérèse au prix de $\$252\frac{75}{100}$ et une nouvelle lampe a été posée dans le phare élevé de cette île ; ces feux signalent parfaitement la route et on a pu de la sorte se dispenser de faire la dépense d'un second phare.

Le bateau à vapeur *Québec*, de la compagnie du Richelieu, ayant éprouvé un accident, le bureau a fait construire un quai et un petit phare sur l'île de Grâce, au prix de $\$1,066\frac{20}{100}$. Ce feu, concurremment avec une nouvelle lampe qui a été posée dans le phare de l'île à la Pierre, préviendra les accidents de ce genre, à l'avenir.

Le phare de l'île à la Pierre était d'abord à Nicolet. Les améliorations qui ont été faites dans le chenal l'ayant rendu inutile en ce dernier endroit, il a été transporté et élevé sur l'île, ayant été construit à l'origine comme *phare de terre*. Il n'est pas propre à servir d'habitation, reposant sur pilotis, et comme vous en avez fait la remarque, lors de votre dernière visite, il est indispensable d'y ajouter une aile pour le logement du gardien, ce qui pourra coûter environ $500.

Comme le port de Montréal reçoit aujourd'hui de bien plus gros navires qu'auparavant, le bureau a été obligé d'installer deux phares temporaires à Lotbinière. Des réprésentations avaient été faites par les pilotes et par quelques armateurs importants ; mais cette localité ayant déja sept lumières, le bureau pensa qu'il n'était pas nécessaire d'en mettre de nouvelles. Il fut cependant nommé un comité qui, après un soigneux examen, reconnut l'importance d'accorder la demande présentée au bureau ; mais comme il n'y avait point de crédit voté pour cet objet, on a installé temporairement des trépieds faits de rames de radeaux, en attendant l'approbation de l'honorable ministre et aussi pour constater leur utilité. Ces feux sont maintenant reconnus comme absolument nécessaires.

Le petit phare des Grondines, s'est trouvé masqué par suite de la croissance des arbres. Le bureau l'a fait exhausser d'environ quatre pieds, moyennant une dépense de $50. Il faudrait payer beaucoup plus pour faire abattre tous les ans les broussailles sur un espace d'une vingtaine d'arpents.

C'est avec peine que je mentionne ici le décès de Narcisse Arcand, gardien du bateau-phare No 2 sur le lac St. Pierre, qui s'est noyé par accident en allant chercher des approvisionnements à Sorel. C'était un ancien serviteur estimé de la corporation. Il a été remplacé, avec l'approbation de l'honorable ministre, par son frère Edouard Arcand, qui lui avait longtemps servi d'aide. Le gardien du bateau-phare No 2 est la personne chargée de donner la profondeur d'eau sur les battures du lac St. Pierre. Cette profondeur est constatée au moyen d'une jauge, et les pilotes qui passent là de jour voient la profondeur d'eau indiquée en gros chiffres sur le phare flottant dans le voisinage duquel ils ont à se diriger. La nuit, une lampe, de la fabrique de M. Chanteloup, donne les mêmes indications, qui sont transmises tous les matins aux Maisons de Trinité de Québec et de Montréal par les seconds des bateaux à vapeur de la compagnie du Richelieu, le *Québec* et le *Montréal*. Ils reçoivent chacun $50 pour ce service.

John Long, autre vieux serviteur de mérite, ayant servi dans la marine britannique, s'est vu obligé par le grand âge de se démettre de la charge de gardien du phare de l'île à la Pierre, qu'il avait eu en échange d'un phare flottant sur lequel il avait passé près de vingt-cinq ans. Il a été remplacé par Joseph Lamoureny, dont la nomination a été approuvée par l'honorable ministre.

Pilotes.

Trois pilotes sont morts pendant l'année : ce sont Pierre Pagé, Joseph Paquin et Olivier Abelle. Cinq pilotes ont reçu des licences : ce sont Joseph Bleau, Joseph Chandonnet, Pierre Beaudet, E. Belisle et L. A. Bouillie.

Comme d'ordinaire, plusieurs contestations entre capitaines et pilotes ont été accommodées à l'amiable, sans recours aux tribunaux. La grande augmentation dans le nombre des navires qui stationnent sur port, rend bien plus ardue et bien plus responsable la tâche de les changer de place. Le bureau a en conséquence passé un règlement qui élève de $\$2\frac{50}{100}$ à \$5 le taux de cette manœuvre.

L'honorable ministre a approuvé ce règlement qui, sur sa recommandation, a été sanctionné par son excellence le gouverneur-général.

Une nouvelle industrie, celle du commerce de bois, ayant surgi à Sorel, les navires qui ont des cargaisons à destination de Montréal, descendent lèges à Sorel pour y prendre un chargement de retour. On a donc trouvé que le tarif de cinquante cents causait une véritable perte au pilote, qui, après avoir conduit le navire à Sorel, était dans la nécessité ou de retourner à Montréal ou de descendre à Québec à ses frais. Le bureau, pour rendre justice au pilote dans ces circonstances, a élevé le tarif à une piastre du pied. Ce changement a été approuvé par le ministre et a reçu la sanction de Son Excellence le gouverneur-général.

Le pilote Augustin Naud, qui avait été suspendu, a reçu une nouvelle licence.

Steamer Richelieu.

L'urgente nécessité d'avoir, dans un chenal artificiel comme celui qui se trouve entre Québec et Montréal, un steamer pour réinstaller de suite les bouées qui se déplacent, est depuis longtemps reconnue. Le *Richelieu* a exécuté ce service très-efficacement ; mais je regrette d'avoir à dire que ce steamer ne pourra naviguer une autre année qu'avec de grandes précautions ; et même, je ne puis encore dire s'il sera en état de le faire, car j'attends le rapport de l'inspecteur, chargé avec deux autres personnes compétentes, d'en faire l'examen. Ce steamer a, sur votre recommandation et très à propos, exercé une surveillance de police pour faire observer les dispositions de l'acte de la navigation au sujet des feux à porter etc. et les règlements de la Maison de la Trinité. Cette surveillance a été appréciée par tous.

Le capitaine du steamer, J.-L. Barnabé, a été déchargé du commandement à cause des plaintes continuelles de l'équipage et pour d'autres raisons. Avec l'approbation nécessaire, Onésime Naud a été nommé à sa place.

Remarques Générales.

Le gouvernement de Québec ayant renvoyé au bureau la demande d'un lot de grève et d'eau profonde situé aux Grondines, le comité chargé de visiter les phares, a profité de l'occasion de sa visite pour faire l'examen des lieux et dresser un rapport.

Depuis quelque temps, il se fait à Repentigny un commerce de bois très-considérable. Des bâtiments de mer d'un fort tonnage vont y prendre leur chargements, et il était devenu important de constater si l'on ne pourrait pas trouver un chenal plus profond que celui par où les bâtiments ont coutume de passer, et qui est de 14 pieds. Le capitaine Cotté, surintendant des pilotes, s'est rendu sur les lieux, accompagné de M. A. G. Nish, l'habile ingénieur du havre. Je suis heureux de dire qu'ils ont découvert un chenal par où les bâtiments peuvent se rendre à Repentigny et qui leur permet de charger à toute profondeur. La Maison de la Trinité a fait marquer et baliser ce nouveau chenal.

Un comité du bureau a fait la visite des phares, comme d'ordinaire. Ils ont encore été, de même que par le passé, visités par moi ou par le surintendant des pilotes dans le cours de l'été, toutes les fois que le steamer a été obligé de descendre.

Le comité, dans sa visite, a eu l'avantage de votre compagnie et le bureau se félicite hautement du témoignage que vous avez bien voulu rendre quant à l'administration économique et soigneuse qui préside au service des phares.

J'ai l'honneur d'annexer copie du rapport de la visite des phares par le comité.

Vos utiles recommandations ont été adoptées et l'on a augmenté l'éclat des lumières.

Le montant voté pour l'année a été de $22,464. La dépense s'est élevée à $22,431 $\frac{50}{100}$.

Avant de terminer ce rapport, je dois vous offrir mes plus sincères remerciments pour l'extrême courtoisie dont vous avez eu la bonté d'user à mon égard dans nos relations officielles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur.

E. D. DAVID,
Secrétaire.

WM. SMITH, Ecr.,
Assistant Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT DE LA VISITE DES PHARES PAR LE COMITÉ.

Jeudi, le 7me jour de juillet, conformément à une résolution du bureau passée le 15 juin, le capitaine Cotté, accompagné de William Smith, Ecr., député ministre de la marine et des pêcheries et du secrétaire, est parti à bord du vapeur *Richelieu* pour faire la visite des phares.

1. Pointe-aux-Trembles : tout a été trouvé dans un ordre parfait.

2. Ile Ste. Thérèse : même remarque. Il est recommandé de placer une troisième lumière.

3. Repentigny. Tout en bon ordre.

4. Ile à la Bague, même observation. Le gardien a reçu ordre de faire des amas de grosses pierres autour du quai, pour le protéger contre la glace.

5. Contrecœur. Les feux étaient en bon ordre. Le gardien a reçu ordre de faire poser de nouvelles pièces de bois dans le brise-glace pour mieux garantir le phare.

6. Ile aux Prunes, les lampes étaient en bon état, mais les jalousies étaient hors des gonds et le phare dans un état très-malpropre. Le gardien a été sévèrement réprimandé et averti que s'il se rendait coupable d'une pareille négligence à l'avenir, il serait destitué.

7. A Lavaltrie, tout était très-bien. Le gardien a reçu ordre de se procurer de très-grosses pierres, outre la pierre qu'il y avait sur les lieux, pour protéger le quai contre la glace. De nouvelles réparations au quai ont été ordonnées. Le vent étant très-fort, nous ne fûmes pas visiter le magasin qui, au dire du gardien, était en très-bon état.

8. A Sorel, les feux étaient en bon ordre.

9. A l'Ile à la Pierre, la lampe était en bon ordre, mais la bâtisse avait besoin de réparations, qui ont été ordonnées. Un second feu est nécessaire et l'on pourrait l'installer, lorsqu'on fera les réparations.

10. A l'Ile aux Raisins, le feu supérieur, était en parfait ordre ; le gardien nous fit un rapport favorable sur l'état du feu inférieur, mais nous n'avons pu le visiter, vu l'état impraticable de la route.

11. Phare flottant No. 1 visité et trouvé dans le meilleur état.

12. Phare flottant No. 2 visité, mais on ne put y aborder, à cause du gros vent qu'il faisait. Le gardien nous rapporta que tout était en ordre.

13. Phare flottant No. 3 était dans le même cas que le No. 2.

14. Pointe du Lac. Ce phare n'a pas été visité à cause du mauvais temps ; mais le gardien est si bien connu pour accomplir strictement ses devoirs que le comité n'a pas douté qu'il fût en bon ordre.

15. Port St. François. En très-bon ordre.

16. Cap de la Madeleine. En bon ordre.

17. Champlain. En bon ordre.

18. Batiscan. En excellent ordre.
19. St. Pierre les Becquets—même remarque.
20. Cap Charles—même remarque.
21. L'Ilet—même remarque.
22. Lotbinière—même remarque.
23. Grondines—même remarque ; le feu inférieur devrait être exhaussé.
24. Rivière du Chêne. La marée étant basse, nous ne pûmes visiter ce phare. M. Smith a recommandé l'emploi de lampes à becs circulaires, et le secrétaire a fait préparer une lampe sur ce principe, qui doit être soumise à l'examen du bureau.

C'est avec une grande satisfaction que le comité fait rapport que les phares n'ont jamais été dans un meilleur état ; à l'exception de ceux de l'île aux Prunes et de l'île à la Pierre, tout était bien tenu et en bon état d'entretien.

M. Smith a exprimé sa satisfaction sur la manière économique et soigneuse avec laquelle ces feux sont entretenus.

Il faudrait un petit feu pour remplacer la balise sur l'île Ste. Thérèse et pour permettre pendant la nuit de passer par le nouveau chenal de la Pointe-aux-Trembles.

Le rapport, après avoir été lu, a été adopté, et les différentes suggestions y contenues ayant été discutées, il a été ordonné qu'elles seraient mises à exécution sans délai.

Tous les phares ont été réparés avec beaucoup de soin ce printemps avant notre visite, ce qui explique le bon état où nous les avons trouvés.

(Certifié,) E. D. DAVID,
Secrétaire.

APPENDICE No. 3.

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, POUR L'ANNEE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

Le bureau a siégé quatre-vingt-six fois dans le cours de cette année.

Dix-huit cas de poursuite contre des pilotes et autres, pour infraction des règlements concernant les pilotes et le havre, ont été portés devant le bureau et décidés.

Neuf cas de sauvetage ont été soumis à l'arbitrage du bureau. Le bureau a examiné des règlements de la corporation des pilotes, concernant le service du pilotage, et en a sanctionné un.

Quatorze jeunes gens ont été examinés, avant d'être admis à passer brévet d'apprentissage, et seize apprentis pilotes ont été reçus pilotes.

Deux cent dix-sept lettres ont été mises devant le bureau, qui en a disposé selon les cas, et trois cent trente-trois ont été écrites et expédiées. Un contrat a été donné a M. Rousseau et Patterson pour enlever le débris du *Glanmore*, et l'ouvrage a été accompli d'une manière satisfaisante.

Phares fixes.

Les phares suivants ont été visités et approvisionnés de la quantité d'huile ci-dessous mentionnée et d'autres effets pendant la saison de 1870, viz :

	Gallons.
Belle Isle	209
Forteau	92
Pointe de l'Est, Anticosti	207
Ile aux Oiseaux	167½
Pointe du S. O., Anticosti	684
Cap des Rosiers	224
Pointe de l'Ouest, Anticosti	224
Sept Iles	174
Pointe des Monts	437½
Pointe aux Pères	203
Ile Biquet	441
Ile Verte	384
Ile Rouge	699
Pot à l'Eau-de-vie	87
Les Pèlerins	101
Grosse Ile, Kamouraska	253
Traverse—bateau—phare	206
Pilier du Sud	534
Ile aux Grues	257
Belle Chasse	226
Pointe St. Laurent	225
Montée du Lac	50
Portneuf	258
St. Antoine	84
Ste. Croix	39
Péninsule de Gaspé	15
Total	6,481

Canons D'alarme.

Quantités de poudre fournies aux stations ci-dessous :

	Lbs.
Ile Verte	2,000
Bicquet	1,200
Pointe aux Pères	400
Pointe des Monts	500
Pointe de l'Ouest, Anticosti	1,600
Cap des Rosiers	4,600
Forteau	1,000
Belle Isle	3,000
Total	11.,200

Réparations faites au phare de la Pointe S. O. d'Anticosti.

La tour a été peinturée. Un abris a été construit pour le canon à Belle Isle ; et diverses réparations ont été faites à la maison et aux dépendances.

Dépôts de Provisions.

Aucun changement n'a été fait dans la fourniture des provisions cette année.
Une maison a été bâtie à la Pointe S. O. d'Anticosti, pour les marins naufragés

Surintendant des Pilotes.

Rapports reçus des Pilotes et déposés à ce bureau :—

Pilotages de navires remontant le fleuve	1,034
do do descendant do	1,083

Bureau du Havre.

Sept cent cinquante-six arrivages ont été déclarés à ce bureau et enregistrés. Il a été fait rapport que les effets suivants ont été recueillis dans le havre, savoir :—

Embarcations	31
Pièces de bois à la dérive	2,131
Ancres et chaînes	6

Trente-deux avis d'accidents ont été reçus, qui ont été enregistrés et sur lesquels il a été fait rapport.

Mémorandum.

Le bureau a continué d'exercer la surveillance sur les phares, bouées et balises jusqu'au 1er mars dernier, époque à laquelle le département de la marine et des pêcheries en a pris le contrôle direct.

Par suite de l'acte passé par le parlement fédéral, 34 Victoria, chap. 31, le nombre des employés de la maison de la Trinité a été diminué. M. Lindsay, le ci-devant greffier, et l'officier du port ont été mis à la retraite ; le second surintendant des pilotes a été transféré au bureau de l'agence du département de la marine à Québec.

Les officiers actuels sont le maître, le maître du havre, le surintendant des pilotes, le secrétaire-trésorier, l'assistant-secrétaire, le trésorier et un messager.

Les maîtres de havre au bassin de Gaspé, et à Amherst, îles à la Madeleine, reçoivent aussi un salaire par l'entremise du secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité.

Fonds des Pilotes Invalides.

Nombre des pensionnaires du fonds, le 31 décembre 1870 :—

Pilotes invalides	38
Veuves de pilotes	88
Enfants de pilotes	41
Total	167

Nombre de pilotes secourus	10

Recettes totales du fonds pendant l'année expirée le 31 décembre 1870 :—

Retenues	$7,158 27
Versements opérés par les débiteurs du fonds (capitaux et int.)	13,846 54
Amendes	292 00
Total	$21,296 81

Dépenses du fonds.

Pensions	$10,091 17
Secours	584 21
Déboursés	683 18
Placements	9,836 27
Total	$21,194 83

Situation du fonds, 31 *décembre* 1870.

Deniers prêtés	$57,972 02
Intérêts dus	1,280 40
En caisse	3,139 01
	$62,391 43
A déduire arrérages de pensions	246 20
Total	$62,145 23

Recettes et dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

Montant reçu du trésor public par l'entremise du département de la marine et des pêcheries	$29,239 44
Produit de la vente des provisions endommagées, des honoraires dans les poursuites devant la Maison de la Trinité, etc	252 39
	$29,491 83

Dépenses.

	$.	cts		
Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité	9,789	78		
Salaires des gardiens des phares	5,839	30		
" des dépôts de provisions	200	00		
Dépenses casuelles	1,741	62		
Phares	3,666	54		
Bureau du havre	527	91		
Bouées et balises	504	98		
Huile	1,277	21		
Divers	2,465	67		
Bateau-phare	1,355	28		
Dépôts de provisions	620	67		
Navire naufragé, *Glanmore*	1,021	98		
Havre de Gaspé	232	50		
			29,239	44
Versé au receveur-général			252	39
Total			$29,491	83

Maison de la Trinité,
27 octobre 1871.

A. LeMoine,
Secrétaire-Trésorier.

APPENDICE No. 4

RAPPORT DE L'AGENT DE LA BRANCHE DE QUÉBEC DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
BRANCHE DE QUÉBEC, 18 novembre 1871.

Hon. P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de placer devant vous le rapport annuel de cette branche du département, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

Le service de surveillance de cette agence du département de la marine et des pêcheries, a constamment augmenté depuis la création de ce département, et comprend maintenant le paiement et la tenue des comptes des vapeurs de la Puissance, l'entretien et la construction des phares, sifflets d'alarme, bouées, balises, établissements de sauvetage pour le secours des marins dans la détresse, la police fluviale, les croiseurs armés, la police de marine pour la protection des pêcheries et toutes les autres matières qui peuvent se présenter ici.

Les remarques se rapportant aux divers services seront placées sous leurs titres respectifs.

SERVICE DE LA MARINE.

VAPEURS DE LA PUISSANCE.

Ces vaisseaux, en raison de l'augmentation considérable du nombre des phares maintenant en opération et en voie de construction, sont constamment employés durant la saison de la navigation, et sont absents fréquemment de trois à cinq semaines pour le service éloigné. Les vapeurs appartenant au gouvernement du Canada, stationnés à Québec, sous le contrôle de cette agence, sont les deux bâtiments de mer "Napoléon III" et "Druid."

Le "Napoléon III" (capitaine, E. Gourdeau ; mécanicien en chef, Wm. Barbour) est un puissant bâtiment en fer à hélice, de la force combinée de 300 chevaux, du tonnage effectif de $494\frac{65}{100}$ tonneaux, et du tonnage enregistré de $211\frac{98}{100}$ tonneaux. Il a deux machines oscillantes, et a été bâti à Glasgow par MM. Napier et fils, en 1856. L'hiver dernier, il a été complètement inspecté et réparé. Les nouveaux ponts, les parapets et les épontilles en fer, les écoutilles vitrées et autres réparations faites à ce steamer, ont coûté environ $8,000, et il est maintenant, sous tous les rapports, un vaisseau de première classe. Il a reçu une hélice propulsive, d'un modèle nouveau et perfectionné, qui en augmente la vitesse et diminue la consommation de charbon ; de nouveaux tubes sont prêts pour remplacer ceux dont les chaudières sont munies et qui servent depuis sept ans ; les machines sont en parfait ordre ; des ailes, de soixante pieds de long, de l'avant à l'arrière, ont été posées sur les petits fonds et modèrent le roulis du steamer à la mer. L'élévation des parapets et les autres améliorations effectuées permettront de prendre sur le pont un plus gros chargement qu'auparavant. Ce bâtiment est employé à faire le service des phares éloignés, et il faut toute sa capacité pour transporter les approvisionnements nécessaires aux nouveaux phares et à ceux déjà en activité dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle-Isle. Il a rendu de grands services depuis plusieurs années en portant secours aux navires et aux paquebots en détresse (aussi loin que Terreneuve,) et en a retiré plusieurs de situations périlleuses où ils eussent péri avec les personnes à bord. Il a une soûte aux poudres à l'épreuve du feu, qui peut contenir 10,000 lbs de poudre et qui peut être inondée, en cas de danger de feu. Il peut prendre environ 1,700 à 1,800 barils, outre 300 tonnes de charbon ; à chaque voyage, il reçoit un plein chargement de provisions pour les besoins du service nécessaire à chaque saison.

Le "Druid" (capitaine A. Marmen ; premier mécanicien S. Carroll) est un vapeur en fer à roues latérales, bâti par MM. Todd et McGregor, de Glasgow, en 1856. Une nouvelle

chaudière a été installée l'hiver dernier ; l'arbre, les roues et le premier pont ont été exhaussés d'environ un pied et les changements introduits dans la distribution des compartiments ont augmenté la capacité d'environ 300 barils. Le tout a coûté $7,000. Ce vaisseau a deux cylindres oscillants et machines dites "*steeple engines*", d'une force combinée de 170 chevaux, en excellente condition. Depuis l'installation de la nouvelle chaudière, ce steamer a atteint une vitesse d'environ 12 milles à l'heure, en consommant dix tonnes de charbon de moins par jour, ce qui réduit de quatre hommes le nombre des manœuvres. Son faible tirant d'eau permet de l'utiliser pour le service de rivière, et il est en même temps propre à tous égards aux voyages de mer dans le golfe St. Laurent. C'est aussi un puissant remorqueur, qui peut être de grand secours aux navires en détresse. Il sert en outre à l'approvisionnement des phares, à la pose et à l'enlèvement des bouées dans le fleuve jusqu'à la Pointe des Monts et le cap de la Madeleine, et durant la construction des nouveaux phares, il a fait le service de l'île Anticosti, des Rochers aux Oiseaux, des îles de la Madeleine et de la côte de Terreneuve, sur le détroit de Belle-Isle.

Mouvement des vapeurs " Napoléon III " et " Druid " pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

Vapeur Napoléon III.

1870.

8 juillet.—Parti de Québec à 4 p. m., pour approvisionner les phares et dépôts de provisions dans le fleuve St. Laurent jusqu'à la Pointe-aux-Pères.

12 juillet.—Arrivé à Québec à 7 p. m.

15 juillet.—Parti à 3 p. m., pour approvisionner les phares et dépôts de provisions pour les marins en détresse dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle-Isle :

11 août.—Arrivé à Québec à 5 p. m.

15 août.—Entré au bassin de radoub.

28 août.—Sorti.

29 août.—Parti pour l'île aux Oiseaux, la pointe Sud, Anticosti, les îles de la Madeleine, le cap Ray, Terreneuve, avec des lanternes, matériaux et approvisionnements pour les nouveaux phares. Etaient à son bord, l'hon. P. Mitchell, ministre de la marine et des pêcheries, J. Tomlinson Ecr., surintendant-général, et J. U. Gregory, Ecr., agent du département de la marine et des pêcheries à Québec, allant faire une visite officielle. Avons abordé à l'île aux Oiseaux avec beaucoup de peine ; le nouveau phare était en voie de construction. Visité les autres phares et débarqué des approvisionnements.

16 septembre.—Arrivé à Québec.

12 octobre.—Parti à 3 heures p. m., avec les approvisionnements pour les phares, dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle Isle, avec M. Tomlinson, surintendant-général des phares, et le gardien du nouveau phare à la pointe Rich.

28 octobre.—Arrivé à Québec.

30 octobre.—Parti de Québec à 2 heures p. m., pour la rivière au Renard pour aller au secours de la barque " Eléanor ", que l'on trouva trop endommagée pour être relevée.

4 novembre.—Arrivé à Québec.

9 novembre.—Parti à 7 heures a. m. avec des matériaux et des approvisionnements pour les Rochers aux Oiseaux et les autres nouveaux phares dans le golfe St. Laurent, ayant à son bord J. Timlinson, Ecr., surintendant général des phares, et le capitaine John Smith, surintendant.

21 novembre.—Arrivé à Québec avec le navire " British Queen " à la remorque. Reçu $200 pour touage.

28 novembre.—Parti à 3. 30 p. m. pour aller chercher le bateau-phare de la Traverse, qui était à la dérive ; il fut trouvé à Ste. Anne et replacé sur sa station.

29 novembre.—Arrivé à Québec.

2 décembre.—Parti à 1. 30 p. m.

3 décembre.—Arrivé à Québec à 5 heures p. m., avec les bouées de la Traverse.

5 décembre.—Parti à 3-30 p. m.

7 décembre.—Arrivé à Québec avec le bateau-phare de la Traverse à la remorque, pour être mis en quartier d'hiver aux estacades de Blais.

1871.

17 avril.—Arrivé au quai du gouvernement, venant de ses quartiers d'hiver à 7 a. m.

18 avril.—Parti à 6 a. m. avec le capitaine J. Smith pour placer les bouées et le bateau-phare de la Traverse.

24 avril.—Arrivé à Québec à 11 heures a. m.

27 avril.—Parti à midi avec le reste des bouées pour les chenaux nord et sud du fleuve St. Laurent.

6 mai.—Arrivé à 11 a. m.

Vapeur Druid.—1870.

3 juillet.—Parti à 8 a. m. avec des matériaux et des approvisionnements pour les nouveaux phares en construction dans le golfe St. Laurent.

22 juillet.—Arrivé à Québec à 2 p. m.

6 août.—Parti à 1-30 a. m. pour replacer la bouée de Ste. Anne, qui avait été emportée.

7 août.—Arrivé à Québec à 7-30 p. m.

23 août.—Parti à 11-30 a. m. pour replacer la bouée de la Traverse.

24 août.—Arrivé à Québec à 4 p. m.

31 août.—Parti à 4 p. m. pour remorquer la goëlette de pêche américaine " Lizzie A Tarr, " saisie en délit de pêche dans les eaux des Sept-Iles par le cutter de la Puissance " La Canadienne ", commandant Lavoie.

2 septembre.—Arrivé à Québec à 1 p. m.

5 septembre.—Parti à 4-30 p. m. avec F. Gourdeau Ecr., surintendant des pilotes, et les apprentis pilotes pour explorer le chenal nord, conformémnt à l'acte 12 Vict., chap. 114.

13 septembre.—Arrivé à Québec à 11-30 a. m.

15 octobre.—Parti à 1-30 p. m. avec les approvisionnements pour les phares du fleuve St. Laurent, jusqu'à la Pointe-aux-Pères.

21 octobre.—Arrivé à Québec à 6 p. m.

27 octobre.—Parti à 3 a. m. en tournée d'inspection, avec des approvisionnements pour les phares au-dessus de Québec jusqu'à Portneuf.

28 octobre.—Arrivé à Québec à midi.

29 octobre.—Parti à 1 p. m. pour replacer la bouée de la Traverse et inspecter le nouveau phare, à la Montée du Lac.

30 octobre.—Arrivé à Québec à 7 p. m.

15 novembre.—Parti à 3 a. m. pour recueillir les bouées dans le bas du fleuve St. Laurent.

21 novembre.—Arrivé à Québec à 1 p. m.

22 novembre.—Entré au bassin de radoub pour y hiverner et subir des réparations.

1871.

6 mai.—Arrivé au quai de ses quartiers d'hiver, après avoir reçu deux chaudières neuves et avoir été réparé.

20 mai.—Parti à 3 p. m. pour replacer une bouée dans la Traverse.

21 mai.—Arrivé à Québec à 4 p. m.

25 mai.—Parti à 2-30 p. m. pour replacer une bouée dans la Traverse.

26 mai.—Arrivé à Québec à 10 p. m.

29 mai.—Parti à 11-30 a. m. avec une nouvelle bouée pour le Platon et des approvisionnements pour les phares au-dessus de Québec jusqu'à Portneuf.

30 mai.—Arrivé à Québec à 11 30 a. m.

5 juin.—Parti à 8 a. m. pour placer de nouvelles balises dans le bas du St. Laurent et réparer les anciennes.

13 juin.—Arrivé à Québec à 4-30 p. m.

21 juin.—Parti à 11 a. m. avec des approvisionnements et des matériaux pour les nouveaux phares dans le golfe St. Laurent, jusqu'au cap Ray, Terreneuve.

SERVICE DES PHARES, SIFFLETS D'ALARME, BOUÉES ET BALISES DANS LE GOLFE, LE FLEUVE ET LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Jusqu'au 31 mars 1871, cette branche du département n'avait eu à s'occuper que de ce qui se rattache à la construction des nouveaux phares, etc., mais depuis cette date tout le service des phares qui relevait ci-devant de la Maison de la Trinité de Québec, lui a aussi été transféré en vertu de l'acte du Parlement du Canada, 33 Vic. chap. 18, qui met tous les phares, sifflets d'alarmes, bouées et balises sous le contrôle du département de la marine et des pêcheries. Conséquemment mon rapport sur ce service ne comprendra que la période pendant laquelle j'en ai eu la charge et les renseignements généraux qu'il m'a été possible de recueillir. Le service de cette branche commence à Portneuf, sur le fleuve St. Laurent, à environ quarante milles au-dessus de Québec et comprend le golfe et le détroit de Belle-Isle.

PHARES ET SIFFLETS D'ALARME.

Phare de Portneuf.

Latitude N. 46° 41′ 48″ ; Longitude O. 71° 52′ 10″.

Sur la côte nord du fleuve St. Laurent, à trois quarts de mille du fleuve ; a deux lanternes espacées d'àpeu près 180 verges, chacune, avec 2 feux blancs fixes, indiquant en ligne droite le chenal Richelieu jusqu'à la lumière sur l'île Richelieu.

La lanterne inférieure peinturée en blanc, est placée sur le toit de l'habitation (maison en pierre) du gardien à environ 120 pieds au-dessus du niveau des hautes marées et contient deux lampes, l'une donnant sur le sud-ouest, l'autre sur le nord-est.

La deuxième lanterne est située sur le haut d'une tour carrée, peinturée en blanc, à environ 200 pieds au-dessus du niveau de la haute marée ; la lampe donne sur le sud. Ce feu a été allumé en 1842 et doit être visible à cinq milles. Des plaintes ont été faites sur l'insuffisance du feu de la lanterne inférieure, et l'on y a remédié en mettant une lampe catoptrique N° 1, à deux becs circulaires avec des réflecteurs de vingt pouces dans la tour inférieure, et un bec mammoth à mèche plate dans la tour supérieure, et l'on dit que ces feux valent tous ceux qui éclairent le fleuve St. Laurent. Comme les bâtisses existent depuis environ vingt-neuf ans, elles nécessitaient des réparations, estimées à environ $250.00 et qui ont été autorisées par le département

Allumé durant la saison de la navigation.

F. Rodrique, gardien.

Phare de Ste Croix.

Latitude N. 46° 37′ 45″ ; Longitude O. 71° 44′ 10″.

Sur la côte sud du fleuve St. Laurent près de la ligne des hautes marées. Lanterne à 30 pieds au-dessus. Feu blanc fixe catoptrique ; lampe N° 1 à deux becs circulaires et à réflecteurs de vingt pouces ; projette ses rayons vers le haut et vers le bas du fleuve. La lanterne sur le haut d'une tour carrée peinturée en blanc sert à guider les vaisseaux dans le chenal. Ce phare devra être recouvert en bardeaux et la lanterne réparée. Allumé pour la première fois en 1842. Visible à environ dix milles.

Ce feu est allumé pendant toute la saison de la navigation.

J. Thurber, gardien.

Phare de St. Antoine.

Latitude N. 46° 39′ 43″ ; Longitude O. 71° 36′ 10″.

Sur la côte sud du fleuve St. Laurent ; situé sur une éminence à quatre vingt-seize pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Lumière blanche fixe avec deux becs circulaires ; lampes No. 1 à réflecteurs de vingt pouces ; sur une tour carrée peinturée en blanc ; indique le chenal sur une certaine distance en montant et en descendant. Ce phare fut allumé pour la première fois en 1858 et doit être visible à huit milles. On évalue à $60.00 les réparations nécessaires qui ont été autorisées.

Ce phare est allumé durant la saison de la navigation.

L. Lafleur, gardien.

Phare de la Pointe St. Laurent.

Latitude N. 46° 50′ 0″; Longitude O. 71° 02′ 0″.

Sur l'île d'Orléans, chenal sud du St. Laurent, sur le bout du quai. Tour carrée, peinturée en blanc ; 38 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu fixe, blanc, catoptrique ; cinq lampes à becs mammoth plats ayant des réflecteurs de sept pouces ; sert à guider les navires en montant et en descendant le fleuve. Ce feu fut allumé pour la première fois en 1869, et peut être vu à la distance de 8 milles. Des réparations, évaluées à $113.00, étaient nécessaires et ont été autorisées et exécutées.

Ce phare est allumé du 1er avril au 10 décembre.

J. Chabot, gardien.

Phare de Bellechasse.

Latitude N. 46° 56′ 0″ ; Longitude O. 70° 46′ 0″.

Feu catoptrique ; cinq lampes à becs mammoth plats; réflecteurs de vingt pouces. Sur l'extrémité est de l'île, côte sud du fleuve St. Laurent. Tour carrée, peinturée en brun ; à soixante-dix pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu blanc fixe ; sert à diriger les navires remontant et descendant le fleuve. Allumé pour la première fois en 1862. Quelques réparations à la cale, au montant de $25.00, ont été autorisées et exécutées.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

E. Thivierge, gardien.

Phare de la Montée du Lac.

Latitude N. 47° 7′ 20″; Longitude O. 70° 42′ 45″.

Sur la côte du nord, Cap Rouge, chenal nord, fleuve St. Laurent ; tour carrée, peinturée en blanc, 175 pieds au-dessus du niveau de la haute marée ; feu blanc fixe, catoptrique, consistant en deux lampes No. 1. à becs plats et une lampe No. 1, à bec circulaire, ayant des réflecteurs de 15 pouces. Sert à indiquer le chenal aux navires pendant une certaine distance en montant et descendant. Allumé pour la première fois le 28 octobre 1870.

Comme la côte à cet endroit est très-raide et très-difficile à monter, il a fallu prendre quelque moyen pour opérer le débarquement des approvisionnements. On a pratiqué des chemins et des escaliers ; on a aussi bâti une maison en pierre et placé un garde-fou autour du phare. Le tout a coûté $500.00. Cette lumière est visible à 12 milles.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

E. Simard, gardien.

Phare de l'île aux Grues.

Latitude N. 47° 3′ 0″ ; Longitude O. 70° 33′ 0″.

Sur l'île, à un mille et demi de la pointe ouest ; tour carrée sur massif, peinturée en blanc ; à quarante-quatre pieds du niveau de la haute marée ; feu blanc fixe, catoptrique, consistant en cinq lampes à becs plats, ayant des réflecteurs de vingt pouces pour guider les navires en remontant et descendant le fleuve . Allumé pour la première fois en 1862 : doit être visible à la distance de dix milles.

Il était nécessaire d'y construire une petite bâtisse pour l'huile et les provisions ; dépense, $200.00. Cette bâtisse a été construite à l'ouest de la tour et a été peinturée en blanc.

Ce feu est allumé depuis le 1er avril jusqu'au 10 décembre.

J. PAINCHAUD. gardien.

Phare des Piliers.

Latitude N. 47° 12′ 25″ ; Longitude O. 70° 21′ 36″.

Feu tournant, catoptrique, quinze lampes No. 1, à becs plats et à reflecteurs de vingt et un pouces. Sur l'îlot, à cinquante brasses de la pointe du sud ; lumière blanche, faisant sa révolution en une minute et demie. Sur tour conique, peinturée en blanc, soixante-huit pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Allumé pour la première fois en 1843 ; doit se voir à treize milles en remontant et en descendant le fleuve. L'équipage du vapeur " Druid " y a fait toutes les petites réparations jugées nécessaires.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

D. BABIN, gardien.

Bateau-phare supérieur de la Traverse.

Latitude N. 47° 22′ 30″ ; Longitude O. 70° 17′ 0″.

Ce bateau sera mis sur sa station, en octobre prochain.

Bateau-phare inférieur de la Traverse.

Latitude N. 47° 22′ 10″ ; Longitude O. 70° 14′ 56″.

Ancré à la pointe nord-est des bancs de St. Roch. Bateau peint en rouge, deux feux sur mât, à une différence de quatre pieds dans leur élévation. Allumé la première fois en 1836. Doit se voir à neuf milles. La cloche du bateau est sonnée pendant les brumes et les tempêtes de neige. Quand le bateau-phare se dérange de sa position, la cloche au bout du grand mât est descendue pendant le jour et on ne montre qu'une lumière, au lieu de deux pendant la nuit, jusqu'à ce qu'il soit remis en place. Des réparations nécessaires ont été autorisées et faites pendant l'hiver. L'appareil d'éclairage consiste en seize lampes, en lanternes de huit pouces, et en lampes plates d'un pouce à huile de poisson ; petits réflecteurs.

Capitaine J. GOURDEAU, gardien.

Phare de la Grosse Ile de Kamouraska.

Latitude N. 47° 38′ 0″ ; Longitude O. 69° 52′ 0″.

Sur l'île, à 120 brasses de la pointe nord-est, et à huit brasses du bord de l'eau ; tour blanche en bois, 166 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu blanc fixe catoptrique, consistant en sept lampes à bec mammoth avec des réflecteurs de vingt pouces. Pour guider les navires remontant et descendant le fleuve. Variations en 1869, dix-neuf degrés ouest. Allumé d'abord en 1862 ; doit être vu à la distance de dix-huit milles.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

F. ROY-DESJARDINS, gardien.

Phare des Gros-Pèlerins.

Latitude N. 47° 43′ 15″; Longitude O. 69° 45′ 20″

Sur l'île, vingt brasses à l'ouest du centre et cinquante-quatre brasses au sud du bord de l'eau et à dix-huit pieds de la haute marée. Feu blanc fixe dioptrique de 4me ordre avec becs plats mammoth d'un pouce. Pour guider les navires remontant et descendant le fleuve. Allumé pour la première fois en 1862 ; doit être vu à la distance de douze milles. Des réparations estimées à $260.00, sont nécessaires et ont été autorisées.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

J. C. Marquis, gardien.

Phare du Pot-à-l'Eau-de-Vie.

Latitude N. 47° 52′ 30″ ; Longitude O. 69° 40′ 35″.

Sur un îlot, à quarante et une brasses de la pointe sud-est de l'île ; maison en briques brunes, surmontée de la lanterne ; soixante et dix-huit pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu blanc fixe dioptrique, 4me ordre, avec becs mammoth plats. Regardant vers le haut et le bas du fleuve. Allumé pour la première fois en 1862. Quelques réparations nécessaires à la maison sont maintenant sous considération.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

J. B. Picard, gardien.

Phare de l'Ile Rouge.

Latitude N. 48° 4′ 20″; Longitude O. 69° 32′ 56″.

Au centre de l'îlot, bâtisse en pierre grise, à soixante et quinze pieds du niveau de la haute marée. Lumière rouge, consistant en vingt-quatre lampes à becs plats et à réflecteurs de vingt et un pouces. Allumé pour la première fois en 1848. Est visible à la distance de douze milles. Des réparations évaluées à $50.00 ont été jugées nécessaires, et faites après autorisation.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

P. Fraser, gardien.

Bateau-phare et sifflet d'alarme de l'Ile Rouge.

Latitude N. 49° 6′ 0″ ; Longitude O. 69° 32′ 0″.

Ce bateau, solidement construit en fer, est ancré dans dix brasses d'eau au nord-est de l'île Rouge ; bouée rouge à environ un demi-mille à l'ouest-sud-ouest. Une lumière blanche fixe catoptrique est placée sur le mât de misaine durant la saison de la navigation, à une hauteur de dix-sept pieds du pont, par beau temps, et à quatre pieds plus bas, dans le mauvais temps ; elle est probablement visible à dix milles. Allumé pour la première fois, le 9 juillet 1871. Le bateau est peinturé en rouge, avec l'inscription " Red Island Light Ship." en lettres blanches sur chaque côté. Le sifflet d'alarme à vapeur pendant les temps de brume et les temps de neige se fait entendre, durant dix secondes par minute, laissant ainsi un intervalle de cinquante secondes entre chaque coup de sifflet.

Le sifflet est probablement entendu aux distances suivantes :

1o. En temps calme..................................	15 milles.
2o. Dans la direction du vent........................	20 "
3o. En temps d'orage................................	5 à 8 "
4o. Contre le vent..................................	3 à 5 "

Depuis que ce bateau a été placé sur sa station, les rapports les plus favorables sur son efficacité ont été reçus de différents pilotes et capitaines en remontant ou en descendant le fleuve.

Si le bateau se déplace, pendant le jour, une boule est hissée au bout du mât de misaine; et pendant la nuit, un fanal rond est attaché au haut du mât de misaine pour le faire ressembler à un vaisseau ordinaire à l'ancre. Le sifflet d'alarme ne se fait pas entendre durant les dix secondes par minute, mais à des intervalles irréguliers, comme le ferait un vapeur ordinaire par temps de brume.

CAPITAINE J. LEVESQUE, gardien.

Phare de l'Ile Verte.

Latitude N. 48° 3′ 17″; Longitude O. 69° 25′ 3″.

Sur la pointe nord-ouest de l'île. Tour octogone, peinturée en blanc; 60 pieds au-dessus du niveau de la haute marée; lumière fixe blanche catoptrique, avec treize lampes No. 1 à becs plats et à réflecteurs de vingt et un pouces. Regardant vers le haut et le bas du fleuve. Allumé pour la première fois en 1809. Est visible à la distance de treize milles. Il y a ici un canon que l'on tire toutes les demi-heures durant la brume et les tempêtes de neige.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

GILBERT LINDSAY, gardien.

Phare du Bicquet.

Latitude N. 48° 25′ 18″; Longitude O. 68° 53′ 20″.

Presqu'au centre d'un îlot; 112 pieds au-dessus du niveau de la haute marée; tour peinturée en blanc: lumière blanche tournante catoptrique, avec vingt et une lampes à becs plats No. 1, et des réflecteurs de vingt et un pouces; révolutions toutes les deux minutes. Allumé pour la première fois en 1844; doit être visible à dix-sept milles. Il y a ici un canon que l'on tire toutes les demi-heures dans les tempêtes de neige.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

J. T. BECHARD, gardien.

Phare de la Pointe-aux-Pères.

Latitude N. 48° 31′ 25″; Longitude O. 68° 27′ 18″.

Sur la pointe; tour blanche; lumière blanche fixe catoptrique, consistant en cinq lampes mammoth à becs plats, avec des réflecteurs de vingt et un pouces; à quarante-trois pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Allumé pour la première fois en 1859; doit se voir à dix milles.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

D. LAWSON, gardien.

Phare de la Pointe des Monts.

Latitude N. 49° 19′ 35″; Longitude O. 67° 21′ 55″.

A environ un mille et un quart au nord-est de la pointe; tour circulaire blanche; à 100 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Lumière blanche fixe catoptrique, consistant en dix-sept lampes No. 1, à becs plats, avec des réflecteurs de vingt et un pouces. Allumé pour la première fois en 1830; doit être visible à quinze milles. Il y a ici un canon que l'on tire toutes les heures pendant la brume et les tempêtes de neige. Il y a aussi un dépôt de provisions pour les naufragés.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

P. POULIOT, gardien.

Phare des Sept-Iles.

Latitude N. 50° 5′ 40″; Longitude O. 66° 22′ 44″.

Feu catoptrique, avec une lampe No. 1, à becs plats, et deux lampes No. 2, à becs circulaires ayant des réflecteurs de quinze pouces. Tour carrée, peinturée en blanc; surmonte la maison du gardien, sur l'île Carousel, à 195 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Allumé pour la première fois en 1870. Doit se voir à quinze milles. Ce feu ne fonctionne pas d'une manière satisfaisante, mais l'on s'occupe actuellement de le mettre en meilleur état.

Allumé du 1er avril au 10 décembre.

A. RIVERIN, gardien.

Phare et Sifflet d'alarme de la Pointe du Sud ou Bagot's Bluff, Anticosti.

Latitude N. 49° 4′ 0″; Longitude O. 62° 15′ 0″.

Feu catoptrique à éclats, douze lampes à becs circulaires No. 1, avec des réflecteurs de vingt pouces.

Sur la pointe sud de l'île d'Anticosti; tour carrée, peinturée en blanc; à soixante-quinze pieds au-dessus du niveau de la haute marée; éclat de vingt en vingt secondes. Allumé pour la première fois le 15 août 1870. Doit être visible à quatorze milles. Vu de tous les points d'approche.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

Il y a ici un puissant sifflet d'alarme, à environ 300 pieds à l'est du phare. Dans les temps brumeux et les tempêtes de neige il se fait entendre durant dix secondes par minute, laissant ainsi un intervalle de cinquante secondes entre chaque coup.

Le sifflet doit probablement s'entendre aux distances suivantes:

1o. Par temps calme..	à 15 milles.
2o. Avec le vent..	" 20 "
3o. Par temps d'orage..	" 5 ou 8 milles.

Il a été mis en jeu pour la première fois le 12 août.

D. TÊTU, gardien.

Phare et dépôt de provisions de la Pointe Ouest, Anticosti.

Latitude N. 49° 52′ 30″; Longitude O. 64° 32′ 0″.

Feu dioptrique du second ordre, cinq becs mammouth plats adaptés à une lampe à réservoir.

Sur l'extrémité de la pointe ouest de l'île, à 112 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Tour ronde blanche. Lumière blanche fixe. Allumé pour la première fois en 1858. Doit être vu à quinze milles. Le canon est tiré toutes les heures pendant la brume et les tempêtes de neige. Il y a en outre ici un dépôt de provisions. On a autorisé quelques légères réparations nécéssaires.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

L. MALOUIN, gardien.

Phare de la Pointe Sud-Ouest, Anticosti.

Latitude N. 49° 23′ 45″; Longitude O. 63° 35′ 46″.

Sur la pointe sud-ouest de l'île, à 100 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Tour blanche ronde; lumière blanche tournante, consistant en vingt et une lampes à becs plats No. 1, avec des réflecteurs de vingt et un pouces. Révolution de minute en minute. Allumé pour la première fois en 1831. Doit être visible à quinze milles. Visible entre les points N. N. O, par S., à S. E. ¼ E.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

E. POPE, gardien.

Phare et dépôt de provisions de la Pointe Heath, Anticosti.

Latitude N. 49° 5′ 20″; Longitude O. 61° 41′ 48″.

Sur la pointe est de l'île ; tour ronde blanche ; à 110 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu blanc fixe catoptrique, consistant en dix-sept lampes No. 1 à becs plats et à réflecteurs de vingt et un pouces. Allumé pour la première fois en 1835. Doit être visible à quinze milles, et doit toujours être tenu en vue dans la direction sud de la Pointe au Cormoran. Visible entre les points S. O., par E., à O. Il y a ici un dépôt de provisions pour les naufragés. Quelques réparations aux constructions au montant de $50.00 ont été autorisées.

Le cheval que l'on garde à cette station est rétif à la charrue. Le gardien du phare assure qu'il pourrait faire une récolte suffisante de foin et de végétaux si ce cheval labourait. On a besoin de chevaux aux postes de l'île d'Anticosti pour charrier le bois, l'eau et les provisions.

Ce feu est allumé du 1er avril au 20 décembre.

THOMAS GAGNÉ, gardien.

Les dépôts de provisions à la Baie d'Ellis, sur l'île d'Anticosti, sous la garde du capitaine R. Setter, pour secourir les marins en détresse, contiennent 17 barils de farine, 9 barils de lard, 8 barils de pois; du thé et du sucre; 24 chemises de flanelle, 12 habits, 12 paires de pantalons, 24 paires de bas, 24 paires de caleçons, 12 casquettes, 12 cravates de laine; 12 paires de mitaines, 10 paires de raquettes.

Le dépôt de Shallop Creek, sous la charge de B. Bradley, contient la même quantité d'effets et de provisions que le précédent, et pour les mêmes fins.

N. B.— Il a été décidé, vu la construction d'un phare à la Pointe Sud, de supprimer le dépôt de Shallop Creek et de transporter les approvisionnements au phare de la Pointe Sud.

Phare du Cap des Rosiers.

Latitude N. 48° 51′ 37″; Longitude O. 64° 12′ 0″.

Sur le cap ; tour ronde blanche ; à 136 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu fixe dioptrique du premier ordre, avec cinq becs mammouth. Allumé pour la première fois en 1858 ; visible à seize milles. Il y a ici un canon que l'on tire toutes les heures, dans la brume et les tempêtes de neige. On devra faire quelques réparations aux planchers et à d'autres parties de la bâtisse ; dépense $20.00. Il ne sera plus nécessaire de garder un cheval ici, car les habitants sont prêts à faire tout le charriage nécessaire. Le gardien est aussi opérateur de télégraphe et signale les navires qui remontent ou descendent le fleuve.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

A. TRUDEAU, gardien.

Bassin de Gaspé.

Feu rouge catoptrique consistant en une lampe à bec mammouth et à réflecteurs sur la pointe d'O'Hara, quai d'Eden, à 30 pieds au-dessus du niveau de la haute marée ; visible à sept milles. Sous la surveillance de J. Eden, Ecr., maître du port de Gaspé.

Allumé pendant la saison de la navigation.

Phare de la Péninsule.

Lumière catoptrique à becs mammouth sur la péninsule, N. O. ¼ O., à douze milles du cap de Gaspé; quarante pieds du niveau de la haute marée. Allumé pour la première fois en 1867 et visible à sept milles. Elle sera remplacée au mois d'août prochain par un feu rouge flottant installé sur Sandy Beach; sous la surveillance de J. Eden, écr., maître du havre de Gaspé.

Phare de Paspébiac.

Latitude N. 48° 0′ 54″; Longitude O. 65° 14′ 17″.

Tour carrée en bois; à cinquante-cinq pieds au-dessus du niveau de la marée haute; située près de l'extrémité de la pointe. Feu catoptrique blanc fixe, ayant trois lampes et réflecteurs puissants donnant vers l'est, l'ouest et le sud. Visible à treize milles. Allumé pour la première fois en 1870. Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

J. F. Gallie, gardien.

Phare de la Pointe Amour ou Forteau, Labrador.

Latitude N. 51° 27′ 35″; Longitude O. 56° 50′ 53″.

Feu dioptrique de deuxième ordre, à cinq becs mammouth plats, adaptés à une lampe à réservoir.

Sur le côté sud-est de la Baie de Forteau; tour ronde peinturée en blanc; à 155 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Allumé pour la première fois en 1858; est visible à la distance de dix-huit milles. Il y a ici un canon, que l'on tire toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige.

P. Godier, gardien.

Phare de Belle-Isle.

Latitude N. 51° 53′ 0″; Longitude O. 53° 22′ 15″.

Feu dioptrique de premier ordre, à cinq becs mammouth plats, adaptés à une lampe à réservoir.

Tour ronde blanche; à 470 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Sur l'extrémité de la pointe sud de l'île; visible depuis N. O. ¼ N. par S. jusqu'à E. Allumé pour la première fois en 1858, et visible à vingt-huit milles de distance. On tire ici du canon toutes les heures pendant la brume et les tempêtes de neige. Il y a aussi des provisions pour les naufragés. Le cheval que l'on gardait à cette station est mort de vieillesse et a été remplacé. Quelques réparations nécessaires ont été faites à la maison et à ses dépendances.

Allumé depuis le 1er avril au 20 décembre.

M. Colton, gardien.

Phare du cap Normand, côte de Terreneuve.

Latitude N. 51° 38′ 0″; Longitude O. 55° 53′ 40″.

En voie de construction. Un feu blanc tournant sera allumé en octobre prochain.

Phare de la Pointe Riche, côte de Terreneuve.

Latitude N. 51° 1′ 50″; Longitude O. 57° 8′ 50″.

En voie de construction. Ce sera un feu blanc à éclats; il sera allumé au mois d'août prochain.

Phare du cap Ray, côte de Terreneuve, côté ouest.

Latitude N. 47° 37′ 0″; Longitude O. 59° 18′ 0″.

En voie de construction. Un feu à éclats sera allumé au mois de juillet prochain.

Phare de l'île Amherst, îles de la Madeleine.

Latitude N. 47° 13′ 0″; Longitude O. 61° 58′ 0″.

Une lumière tournante rouge et blanche sera allumée au mois de juillet prochain.

Phare de l'île aux Oiseaux, îles de la Madeleine.

Tour blanche hexagone; à 140 pieds au-dessus du niveau de la haute marée; feu blanc fixe. Allumé pour la première fois en 1870. Visible à vingt et un milles. Il y a beaucoup de difficultés à approvisionner ce phare. On a essayé à plusieurs reprises et sans succès, l'automne dernier de débarquer sur l'île des provisions et du combustible, et ce n'est qu'après les plus grands efforts que le *Napoléon III* put en novembre prendre à son bord trois hommes obligés de s'en venir à cause du manque de provisions. On laissa deux hommes et des provisions à l'île Amherst, où ils passèrent l'hiver. Au printemps, ils partirent à bord d'une goëlette et réussirent à débarquer sur l'île aux Oiseaux. Ils y arrangèrent la lumière, qu'ils allumèrent le 1er avril 1871 et qui a depuis bien fonctionné. Le feu est dioptrique, de deuxième ordre, avec une lampe puissante à bec circulaire.

Phare du cap Chatte.

Latitude N. 49° 5′ 50″; Longitude O. 66° 45′ 50″.

En voie de construction. Tour basse, carrée, renfermant l'habitation; 110 pieds au-dessus du niveau de la haute marée; peinturée en blanc. Feu catoptrique blanc à éclats, avec six lampes à becs circulaires No. 1, ayant des réflecteurs de vingt pouces fixés sur un cadre tournant. Eclats de trente en trente secondes, visibles de tous les points du côté de la mer, excepté de l'est, qui se trouve masqué par la Pointe Chatte et le Mont Ste. Anne. Il sera allumé pour la première fois le onze août prochain, et se verra à dix-huit milles.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

JOS ROY, gardien.

Phare du cap Madeleine.

Latitude N. 49° 15′ 40″; Longitude O. 65° 19′ 30″.

En voie de construction. Construction hexagone en bois, peinturée en blanc, à 147 pieds au-dessus du niveau de la haute marée. Feu tournant catoptrique rouge et blanc, consistant en quatre lampes No. 1 à becs circulaires, ayant des réflecteurs de vingt pouces; éclats alternatifs de quatre minutes en quatre minutes, laissant un intervalle de deux minutes entre chaque éclat. Le feu rouge sera visible à 15 milles et le feu blanc à 20 milles. Sera allumé pour la première fois le 21 août prochain.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

P. SAVAGE, gardien.

Phare de l'île aux Œufs.

Latitude N. 49° 38′ 0″; Longitude O. 67° 10′ 0″.

Feu catoptrique à éclats, avec quatre lampes No. 1, à becs circulaires et réflecteurs de vingt pouces. En voie de construction. Construction octogone, trente-cinq pieds de haut, surmontant la maison du gardien ; à soixante et dix pieds au-dessus du niveau de la haute marée, et à 600 pieds du bout sud de l'île. Feu blanc tournant, donnant un éclat chaque minute et demie. Visible de tous les points d'approche du côté de la mer; sera allumé le 23 octobre prochain et sera visible à quinze milles.

Allumé du 1er avril au 20 décembre.

NOUVEAUX PHARES EN VOIE DE CONSTRUCTION ET DEVANT ÊTRE ALLUMÉS EN 1872.

A la pointe de la Prairie, fleuve St. Laurent sur l'île aux Coudres.
Sur l'île aux Alouettes, fleuve St. Laurent, à l'entrée de la rivière Saguenay.
Au cap Désespoir, golfe St. Laurent.
A la pointe Carleton, baie des Chaleurs.
Aux battures de Manicouagan, fleuve St. Laurent ; bateau-phare et sifflet d'alarme.

Bouées.

Ce service comprend cinquante et une bouées, placées entre l'Ile Rouge et le Cap Santé, dans le fleuve St. Laurent, et entre le havre Amherst, Iles de la Madeleine, et le Bassin de Gaspé, dans le fleuve St. Laurent. Ces bouées sont souvent avariées ou entraînées par des bâtiments qui se heurtent sur elles, et il faut veiller attentivement à les remplacer, à les réinstaller ou à les réparer au besoin. L'un des steamers fédéraux stationnés à Québec est chargé de ce soin.

Dans le fleuve, toutes les bouées noires sont sur le côté sud du chenal, excepté celles du plateau de Beaujean et de l'Ile Blanche, qu'on peut passer des deux côtés, et de la pointe aux Vaches près du Saguenay, qui se passe seulement du côté sud. Les bouées rouges sont toutes placées sur le côté nord du chenal. Les bouées blanches et à damier indiquent des rochers ou les extrémités des battures qu'on peut laisser des deux côtés ; il faut en excepter les bouées blanches et à damier en vue du Saguenay qui doivent être laissées au nord.

Les bouées vertes indiquent des rochers recouverts d'eau.

La dépense en réparations, peinturage, etc., a été de $251.47.

Balises.

Les balises sous la surveillance de cette branche du département de la marine er des pêcheries sont au nombre de quarante-sept.

Celles érigées dans le fleuve servent de reconnaissance pour la pose des bouées, et d'amarques pour guider les navires en remontant et en descendant le chenal ; les balises de l'île d'Anticosti ont pour but de faire distinguer les différentes parties de la côte de cette île à cause de leur apparence uniforme ; il en est de même de celles situées entre le cap Chatte et le cap des Rosiers. Les deux sur la côte du Labrador signalent aussi des points de cette côte et indiquent les entrées des baies de Bonne Espérance et de Coachou, deux excellents havres de refuge. Les quarante-sept bouées sont distribuées comme suit :—

1 à St. Valier.
9 à l'Ile aux Grues.
2 à l'Ile aux Oies.
1 au Pilier de bois.
1 à la paroisse de St. Jean.
3 à St. Roch.
2 à la Grosse Ile de Kamouraska.
3 à l'Ile aux Lièvres.
1 à Cacouna.
1 à l'Ile Verte.
2 à l'Ile Rouge.
3 au Saguenay.
3 à l'Ile du Bic.
2 à St. Fabien.
4 sur l'Ile d'Anticosti, côte sud.
3 " " côte nord.
2 sur la côte du Labrador.
5 entre le cap Chatte et le cap Rosier.

47

Police fluviale et bureau de l'engagement des matelots a Québec.

Les comptes et dépenses de ces services sont aussi sous le contrôle de cette branche. Des rapports sont transmis par R. H. Russell, écuyer, chef de la police fluviale et préposé de l'engagement des matelots.

Le bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur et celui des examinateurs des capitaines et seconds de navires tiennent leurs séances dans les chambres occupées par cette branche.

SERVICE DES PECHERIES.

Ce service comprend l'équipement des goëlettes fédérales "*La Canadienne*" et "*Stella Maris*" armées pour la protection des pêcheries, la tenue des comptes et le contrôle de leur dépense, ainsi que les autres matières qui peuvent nécessiter l'intervention de cette branche.

Les commandants des vaisseaux ont fait un rapport de leur campagne.

"La Canadienne."

Cettte goëlette a été construite par feu Thomas C. Lee, de Québec, en 1854; son tonnage enregistré est de 110 tonneaux. Elle part généralement vers la fin d'avril pour sa croisière et revient en novembre. Pendant les quinze dernières années, elle a éprouvé bien des gros temps, et, à raison de son âge, il faut y faire tous les hivers des réparations considérables pour la mettre en bon état de navigation. Celles de l'hiver dernier et le doublage en cuivre dont on se propose de la revêtir l'hiver prochain, lui donneront une grande solidité pour plusieurs années. Le commandant N. Lavoie a fait rapport de sa croisière.

"La Stella Maris."

Cette goëlette a un tonnage enregistré de soixante et un tonneaux; elle est affrétée de L. Roy, écr., du cap Chatte, pour $300.00 par mois. Le propriétaire doit l'entretenir en parfait état de navigation et de service. Elle a été employée au service de police maritime pour la protection des pêcheries, du 6 mai au 5 novembre, sous le commandement de L. H. Lachance, écr., qui a fait rapport sur ses opérations.

Cette branche du service s'occupe encore des affaires de pêche qui ont à être réglées ici. Pendant la saison dernière, la goëlette de pêche américaine *Lizzie A. Tarr* a été saisie par le cutter du gouvernement *La Canadienne* pour violation des lois de pêche près des Sept-Iles, et amenée à Québec, où son procès a été instruit devant la cour d'amirauté. Elle a été condamnée et confisquée et vendue aux enchères pour $2,801.00.

En terminant mon rapport, j'ai beaucoup de plaisir à offrir mes remerciements aux différents employés qui relèvent de cette branche pour le zèle et l'efficacité avec lesquels ils ont exécuté les ordres que vous leur avez transmis par mon intermédiaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,

Agent de la branche de Québec,

Marine et Pêcheries.

APPENDICE No. 5.

RAPPORT DE LA BRANCHE DE LA NOUVELLE-ECOSSE DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES,
BRANCHE DE LA NOUVELLE-ECOSSE,

HALIFAX, 18 novembre 1871.

WM. SMITH, ECR.,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, des opérations de cette branche du département, pour l'année expirée le 30 juin 1871. Les comptes détaillés de la dépense et de la recette ne dépassent en aucun cas cette période, mais le rapport de certaines opérations commencées pendant l'année fiscale ira au-delà de la clôture de l'année.

L'inspection annuelle des phares de la Nouvelle-Ecosse a été commencée le 7 juillet et a été terminée le 18 octobre. Il s'est écoulé toutefois un temps considérable entre l'inspection des phares de l'est et celle des phares de l'ouest.

Le 1er juillet 1871, le surintendant des phares a été changé. Le capitaine T. P. Jost a été transféré à la douane, et le capitaine John H. Kendrick a été appelé à la situation laissée vacante, qu'il a déjà remplie par le passé et pour laquelle il a par conséquent une grande expérience. Cependant comme les approvisionnements des phares de l'est avaient été arrangés et disposés à bord sous la surveillance du capitaine Jost, on a pensé qu'il serait mieux de l'envoyer à ces phares, et il y a aussi été avec le consentement du département des douanes.

La goëlette "England" Robert Nicol, capitaine, a été affrétée pour transporter les approvisionnements aux phares. Elle a fait voile pour l'est le 7 de juillet, et après avoir fait le tour des phares de l'est, elle est rentrée au port le 10 août. Comme le capitaine Jost est très-occupé à sa nouvelle besogne à cette saison de l'année, il ne pourra me communiquer son rapport à temps pour que je l'expédie avec celui-ci. Je puis dire généralement que les phares dont il a fait la visite étaient en bon ordre, les gardiens s'étant acquittés avec zèle de leurs devoirs. Pendant l'année, il a été fait des réparations à plusieurs de ces phares. Celui de l'île au Castor a été peinturé, le tambour couvert en bardeaux, la cave et la grange réparées. A l'île Cranberry, la maison a été peinturée, le toit a été couvert en bardeaux, le plancher de la cuisine renouvelé ; un tambour avec perron a été mis sur le devant de la maison ; les fenêtres ont été réparées et la lanterne entourée d'une balustrade. Ces réparations étaient urgentes, car il n'en avait pas été fait à cette station depuis plusieurs années. Le gardien du phare du cap St. George ayant informé le surintendant que le toit de la maison faisait de l'eau, les jointures ont été bouchées au moyen d'une épaisse couche de blanc de céruse. Cela remédiera à l'inconvénient, en attendant qu'on prenne des mesures pour mettre le comble en parfait ordre. La maison a été peinturée et étançonnée.

Le phare de l'île au Diable a été peinturé et rendu étanche. L'emplacement a été enclos. Dans le rapport au ministre, l'année dernière, il est fait mention du dommage causé à la station de l'île aux Œufs par la grande tempête qui s'est abattue sur la côte le 4 septembre 1870. Les pertes énormes qui ont eu lieu par suite de naufrages ou de dégâts sur les côtes, et le grand nombre de personnes qui ont péri, n'attestent que trop la fureur de cet ouragan. La plupart des phares n'eurent à souffrir que de légers dommages, mais à l'île aux Œufs, l'effet de l'ouragan fut désastreux, bien que heureusement personne n'ait péri. Les vagues ont balayé toute la surface de l'île, qui, à son point le plus élevé, a quarante cinq pieds environ au-dessus du niveau ordinaire de la mer ; l'emplacement du phare n'ayant que trente deux pieds au-dessus de ce niveau. L'île a environ deux acres d'étendue, et près du phare,

tour en bois octogone, se trouvaient situés l'habitation du gardien et deux hangars pour les huiles, le poisson, etc. Un coup de mer est venu s'abattre sur l'extrémité sud est de la maison, a enfoncé le mur de fondation et rempli d'eau le premier étage. Le gardien s'est aussitôt sauvé dans le phare avec sa famille. Un instant après, la maison était entraînée à 150 pieds, le mur de fondation et les cheminées étaient renversés, le mobilier mis en pièces. La maison elle-même a été lancée contre les hangars, qui ont été renversés de fond en comble avec tout ce qu'ils contenaient. Le réservoir d'eau douce a aussi été détruit ; au débarcadère, la cale qui monte du rivage a été balayée sur un espace d'une centaine de pieds ainsi que les chaloupes, clôtures et autres constructions, excepté la tour. Sur son côté le plus exposé, les bardeaux ont été emportés, les jointures du parquet disjointes, et le mur de fondation tellement endommagé qu'il a fallu le renouveler en entier. J'entre dans ces détails afin d'expliquer la dépense élevée faite pour placer les lieux en état de conservation pendant l'hiver, pour rebâtir ensuite la maison, etc. Les comptes de cette dépense ne paraissant point dans le rapport de cette année. Avant la clôture de la saison, le mur de fondation a été reconstruit très-solidement. Des étais en fer, fixés à des poteaux plantés dans le roc vif, ont été boulonnés sur quatre côtés du phare. On a arrangé des chambres temporaires pour le gardien et son aide dans le bas de la tour ; le parquet a été rendu imperméable. La lumière a été exhibée sans aucune interruption. Le surintendant dans son rapport parle plus spécialement de la reconstruction de la maison d'habitation dans une meilleure position et des autres travaux de l'année ; il recommande aussi d'ajouter quatre autres étais en fer sur les côtés de la tour qui n'en ont point.

Les phares de l'île Flint, de l'île Verte, de Guysboro', de Canso Nord, de Pomquet et de Scattarie ont été peinturés. Le toit du phare de Port Hood a été couvert en bardeaux et peinturé. Il a été construit une maison de pierre à l'île Pictou, et l'on achève actuellement des réparations très-nécessaires à la station de l'île Margaree. Lorsque les réparations qui se poursuivent à différentes stations seront terminées, les phares et leurs dépendances sur les côtes de cette province seront en bon ordre. Il y a pourtant quelques stations, dont celle de Meagher's Beach est peut-être la principale, qui nécessiteront une assez forte dépense l'année prochaine. La tour de pierre de ce dernier endroit a été gravement endommagée par l'ouragan qui a soufflé ici avec rage pendant la nuit du 12 octobre dernier. On construit actuellement en avant du phare un brise-lame en fascines et en pierres, qui, je l'espère, empêchera de nouvelles détériorations pendant l'hiver.

Je constate avec plaisir que les huiles fournies, en juin 1870, par MM. Clarke et Francis, de Woodstock, Ontario, sont d'excellente qualité. Presque toutes les stations s'accordent à dire "que l'huile est bonne et brûle bien." Il y a deux ans, en parlant des rapport défavorable qui, dans quelques cas, ont suivi l'usage de l'huile canadienne pour l'éclairage des phares en cette province, je disais qu'en y mettant plus de soin et d'attention on trouverait à la fin que notre huile n'est pas inférieure à l'huile des Etats-Unis, dont on se servait auparavant. L'expérience de l'année dernière semble m'avoir donné raison.

Le contrat pour les fournitures d'huiles cette année (1871) a été adjugé à M. F. A. Fitzgerald et Cie., de London, Ontario, au prix de vingt et un cents le gallon, avec remise, comme à l'ordinaire, du droit d'accise. Les annonces demandaient 15,500 gallons, mais en conséquence de l'emploi de lampes à becs circulaires, il a fallu se procurer une nouvelle quantité de 5,000 gallons, ce qui a porté à 20,500 gallons l'approvisionnement total de l'année. Les livraisons ont été faites comme suit :—

En juin 1871		12,525 gallons
En août "		7,975 "
Le coût a été :—		
20,500 gallons à 21 cents		$4,305 00
Payé sur traite	$12 90	
" pour main-d'œuvre	18 50	
		31 40
Total		$4,336 40

après déduction du prix du fret, du quaiage, du jaugeage, etc., la balance de cette somme a été transmise aux fournisseurs.

Des échantillons de ces envois d'huile ont été expédiés, à M. W. M. Smith de St. Jean, N.-B., pour qu'il en fît l'essai. Son rapport est comme suit:

St. Jean, N.-B., 4 juin 1871.

Monsieur,—J'accuse reception des échantillons d'huile que vous m'avez envoyés le 30 du mois dernier, pour en faire l'essai. Je les ai trouvés à peu près semblables, excepté pour ce qui est de l'épreuve de vapeur, à l'échantillon No. 2 qui m'a été envoyé du département à Ottawa, en avril dernier. Voici le résultat de l'essai de ces échantillons comparés au No. 2.

Résultat de l'essai de dix-sept échantillons d'huile, reçus de l'agent à Halifax du département de la marine et des pêcheries, le 1er juin 1871.

Non explosive à 105° F; gravité spécifique 44° Beaume; qualité éclairante trés-bonne; mèche très-peu charbonnée; cheminées légèrement enfumées, conserve sa fluidité à 10° F.

L'échantillon No. 2, essayé le 8 avril 1871, était non explosif à 112° F. d'épreuve de vapeur, avait une gravité spécifique de 43° Beaume, possédait une très-bonne qualité éclairante, charbonnait très-peu la mèche, n'enfumait que légèrement les cheminées et conservait sa fluidité à 10° F.

Les échantillons que vous m'avez transmis se rapprochent donc de la qualité de l'échan tillon No. 2, du mois d'avril, autant que la différence de l'épreuve de la vapeur peut le permettre

J'ai l'honneur etc.,

W. M. Smith.

Je crois devoir faire remarquer que l'épreuve de la vapeur a été réduite par le Parlement à 105° F. et que l'huile a été manufacturée en vue de ce changement.

St. Jean, 24 août 1871.

J'ai essayé douze échantillons d'huile envoyés d'Halifax par le département de la marine et des pêcheries; ils sont semblables à ceux envoyés d'Halifax et essayés le 3 juin.

W. M. Smith.

L'huile a été expédiée aux phares à l'est d'Halifax par la goëlette *England* et à ceux de l'ouest par la goëlette *Ella G. McLean*, mais je n'ai point encore reçu d'informations suffisantes pour me permettre d'exprimer une opinion certaine sur sa qualité, comparativement à l'huile des années précédentes.

Pendant l'année, les différentes, stations ont reçu les caisses en tôle galvanisée qui ont été fournies au département l'an dernier. On peut compter qu'elles serviront à opérer une grande économie d'huile.

La puissance d'éclairage de plusieurs phares a été considérablement augmentée par la substitution de grands becs à mèches circulaires et de réflecteurs ayant dix-huit à vingt et un pouces de diamètre, aux petits becs à mèches plates et aux réflecteurs de douze pouces qui étaient auparavant d'un usage général. Les nouvelles lampes consomment plus d'huile, mais une seule en remplace deux ou trois anciennes, et d'ailleurs la légère augmentation de dépense est insignifiante comparée à l'augmentation obtenue dans l'éclat de la lumière. Ces lampes ont jusqu'à présent été distribuées comme suit:—

Annapolis	3	Ile Verte	2
Meagher's Beach	4	Louisbourg	2
Main à Dieu	4	Pointe Basse	2
Sissibou	3	Margaree	2
Chester	1	Canso Nord	1
Ile Amet	1	Pictou	1
Rocher Noir	2	Ile Pictou	3
Ile Brier	3	Sambro	4
Cap Canso	3	Pointe-au-Sable	1
Ile au Diable	2	Shelbourne	3

Il est proposé d'en placer trois de plus à Annapolis. Les grandes lampes n'ont jusqu'à présent été employées que pour les feux fixes, car elles ne convenaient point pour les appareils à révolutions.

On s'est efforcé aussi l'année dernière d'augmenter la force de quelques-uns des feux rouges les plus importants, non-seulement en remplaçant par d'autres d'un plus grand modèle les lampes et les réflecteurs, mais encore en employant des cheminées blanches et en plaçant, pour colorer le jet lumineux, un verre rouge devant le réflecteur. Cet arrangement paraît avoir très bien réussi à Pugwash. Le gardien a reçu de plusieurs capitaines des certificats sur l'efficacité de ce feu rouge qui regarde la mer. Le capitaine Anderson, de la barque anglaise *Sir G. McDonell*, constate, à la date du 24 août, qu'il a découvert le feu de Pugwash à une distance d'au moins douze milles, et dit que, par un temps clair, il aurait pu voir la lumière de deux milles plus loin. Les autres capitaines certifient cette distance.

Le phare de Baccaro, dont le feu blanc tournant a été changé l'année dernière pour un feu rouge fixe, a été muni de lampes du plus grand modèle que nous ayons, et a été mis dans les mêmes conditions que le précédent pour ce qui est de la couleur. Le gardien et les capitaines de vapeurs et autres bâtiments font rapport d'une grande amélioration dans la portée de ce feu. Cependant le gardien du phare de l'île au Diable parle défavorablement du changement. Il dit que les pilotes ne croient pas la lumière aussi forte qu'auparavant et qu'ils la trouvent trop foncée, défaut qu'il a pu remarquer en passant au large le soir dans sa chaloupe. Quant à l'inconvénient de la couleur foncée, il est facile d'y rémédier en employant un verre d'une teinte plus claire. Quand j'ai donné l'ordre pour des cheminées rouges, il y a deux ans, j'ai recommandé au fabricant de les faire d'une teinte plus claire que celles fournies précédemment. Cela a eu l'effet d'améliorer l'éclat des feux, tout en conservant suffisamment leur couleur. Je crois que l'on ferait un progrès si l'on trouvait le moyen de se passer des cadres de bois qui entourrent les verres rouges, vu que les rayons qui tombent sur ces cadres sont interceptés et que la puissance de la lampe se trouve diminuée d'autant.

Quatre nouveaux phares ont été construits et mis en activité, l'année dernière, outre une balise-lumière à Ste. Anne, savoir :—

Phare de Sissibou.—Tour en bois, située à l'entrée de la baie de Sissibou, comté de Digby. Le contrat de construction a été adjugé à M. Wm. Holdsworth au prix de $740. La tour a été terminée cette automne et allumée le 3 décembre 1870. Le feu est blanc fixe. M. Basile Amereau a été nommé gardien au salaire de $200 par année.

Phare de Pugwash.—Situé à la Pointe-au-Pêcheur, à l'entrée du port. Tour en bois, avec habitation contigüe pour le gardien et hangar à l'huile. Le contrat de construction a été adjugé à M. John B. Reed, aux prix de $1,195. 00. Les travaux ont été terminés pendant l'été, et la lumière, qui est rouge fixe, a été allumée le 1er août 1871. M. Rufus F. Bent a été nommé gardien au salaire annuel de $200.

Phare de Main à Dieu.—Situé à l'Extrémité ouest de l'île Scattarie, est une tour de bois avec habitation contigüe et hangar à l'huile. Le contrat de construction a été adjugé à M. Jacob Browser au prix de $1,600. Le phare a été terminé et la lumière rouge fixe allumée le 1er août 1870. M. James Burke en a eu jusqu'à présent la garde temporaire. Le salaire est de $300 par année.

Phare d'Ingonish.—Situé sur l'île Ingonish, vis-à-vis le comté de Victoria, C. B., est semblable au précédent. Le contrat a été adjugé à M. Jacob Browser pour la somme de $1,700. Une lumière blanche fixe a été allumée le 1er août 1871, et M. Samuel Cambell a été nommé gardien, au salaire annuel de $300.

Balise de Ste. Anne.—Une lumière blanche est allumée dans une lanterne de bois placée sur une petite bâtisse, qui sert de bureau de traverse, à l'entrée du port de Ste. Anne, comté de Victoria. Le phare est sous la charge de M. J. Morrison, qui reçoit un salaire de $100 par année.

Les magasins à l'huile des phares ci-dessus n'étaient point compris dans les contrats et ont été construits au prix de $200 chacun.

L'automne dernier, le gardien du phare de l'île aux Oiseaux, M. Malcolm Morrison, a été tué par l'explosion d'un canon. Sa veuve a temporairement rempli les devoirs de la charge, et elle en a retiré le salaire jusqu'au 30 juin dernier. Le 1er juillet, M. Angus Ross a été nommé gardien, au salaire de $400 par année.

Au cap de Sable, il y a eu une vacance causée par le décès du gardien, M. Harvey Doane, en mai dernier. Son fils, Isaac Doane, a été nommé à la place avec un salaire de $480 par année.

M. Nathan Smith, gardien du phare de Burnt Coat, a été mis à la retraite, à cause de son grand âge et de ses infirmités. Il continue, avec l'aide de son fils, à veiller à la station, en attendant qu'il soit nommé un gardien permanent.

Les stations suivantes, situées sur des points exposés de la côte, ont été pourvues d'appareils de sauvetage pendant le mois de décembre :—

Ile Amet	Cap Canso
Ile Caribou	Ile aux Diable
Ile aux Œufs	Ile Flint
Rocher aux Goëlands	Petite Ile Hope
Meagher's Beach	Pointe au Sable.

Trois appareils ont été destinés à chacune de ces stations et doivent servir non-seulement au gardien et à sa famille, en cas d'accident soudain comme celui arrivé l'automne dernier à l'Ile aux Œufs, mais encore aux sauvetages dans les cas de naufrages.

Dans mon dernier rapport, j'ai eu occasion de parler du mauvais état dans lequel se trouvaient les trompettes d'alarme de l'île Cranberry et de l'île Sambro. Très-fréquemment hors d'état, elles étaient devenues presque inutiles. Comme on devait installer un sifflet à vapeur sur l'île Cranberry, on a proposé de transporter la trompette de cette île sur celle de Sambro, qui aurait de la sorte deux trompettes, qu'on ferait mettre en bon ordre. Si l'une se dérangeait, l'autre tenue en réserve, serait prête à la remplacer et il n'y aurait point d'interruption dans le sifflement pendant les brouillards. En même temps, on annonçait que les deux trompettes cessaient de fonctionner; et celle de l'Ile Cranberry était transportée à Halifax. Des mécaniciens en firent l'examen et virent qu'il faudrait une très-forte dépense pour la mettre en ordre; que les services à en attendre n'autorisaient point cette dépense élevée. Il fut donc décidé, avec l'approbation de l'honorable ministre, de ne point faire de nouveaux frais sur les deux trompettes. De fait, ces appareils, même dans leur meilleur état, ne sont pas aussi sûrs et aussi efficaces qu'ils devraient l'être, quand on réfléchit aux nombreux et importants intérêts concernés. J'ai appris qu'aux Etats-Unis et ailleurs, on les remplace partout par le sifflet d'alarme, à vapeur que l'expérience a prouvé être de beaucoup supérieur. Avant l'installation de la trompette à l'île Sambro, un détachement d'ingénieurs royaux tirait un canon de signal à cette station, en réponse aux canons d'alarme qui se faisaient entendre du large, et on a recommencé à le tirer depuis le 25 juillet 1870, jour auquel on a cessé de se servir de la trompette. Le canon de signal répond aussi aux sifflets des vapeurs. L'avis officiel de la suppression de la trompette d'alarme Daboll sur l'île Sambro, contenait ce qui suit :—

Dans les temps de brouillard et de brume, on tirera du canon à la station des signaux sur l'île Sambro, comme suit : « Deux canons de vingt-quatre seront tirés successivement « en réponse aux coups de canon d'alarme venant des navires, et le même signal sera donné de « l'île en réponse aux sifflets des vapeurs.."

Cet arrangement sera avantageux aux steamers et aux navires à voiles qui ont des canons; mais les bâtiments à voiles qui ne portent pas de canon resteront exposés aux dangers si grands du voisinage de l'île.

A ce sujet, je crois devoir vous faire connaître l'opinion générale qui existe chez les capitaines de vapeurs et autres batiments fréquentant ce port. Ils sont d'avis que le meilleur moyen de rendre sûre de jour et de nuit et par tous les temps l'entrée du port d'Halifax serait de placer un bateau-phare, muni d'un sifflet d'alarme, à environ dix milles au sud de Meagher's Beach, où l'on peut avoir un bon fond. Ainsi situé, le bateau-phare à sifflet guiderait les bâtiments venant de tous les points, et signalerait les battures dangereuses de la rive ouest, qui rendent l'entrée du port si difficile et si hazardeuse en temps de brume. Comme il est probable que le département recevra bientôt une pétition sur ce sujet, je n'en dirai pas davantage.

Il a été installé sur l'île Cranberry un sifflet à vapeur neuf d'une grande force. Il est situé sur l'emplacement de l'ancienne trompette Daboll, à environ cent cinquante verges au sud du phare. Il est mis en jeu huit secondes par minute, ce qui laisse un intervalle de cinquante-deux secondes entre chaque coup. On n'a pas encore reçu de rapport précis sur la portée du son, mais il doit se faire entendre par un temps ordinaire à une distance de huit ou dix milles au vent, et de quinze ou vingt milles sous le vent. Ce signal de brume ne peut manquer d'être utile au grand nombre de navires qui passent par le détroit de Canso et aux autres bâtiments engagés dans le cabotage. M. John Cormack ayant obtenu un certificat de capacité, après avoir subi l'examen nécessaire, a été nommé mécanicien de ce sifflet, le 9 septembre 1871, à un salaire annuel de $450. La chaudière est propre à l'usage de l'eau salée, que l'on pompe de la mer. L'approvisionnement d'eau douce est restreint, car sur ce rocher on n'a que l'eau de pluie des toits et celle qu'on recueille dans les anfractuosités de la surface du roc.

Les difficultés entre le mécanicien du sifflet d'alarme et le gardien du phare d'Yarmouth, difficultés auxquelles j'ai fait allusion dans mon dernier rapport, ont continué cette année et n'ont eu un terme que par la démission du mécanicien Wells, donnée par lui en octobre 1870. Cette démission a été acceptée, et le 19 décembre, M. John Findlay, après avoir passé à l'examen, a reçu un certificat et a été nommé à la situation vacante, au salaire de $400 par année.

Je regrette d'avoir à dire qu'à cette station la chaudière s'est considérablement détériorée, faute de soin. Il a fallu faire une forte dépense pour envoyer sur les lieux des chaudronniers de St. Jean exécuter les réparations nécessaires. Elles ont été exécutées sous la surveillance de M. W. M. Smith. Le 5 septembre dernier, cet agent a fait rapport que la chaudière avait été aussi bien arrangée qu'il était possible de le faire sans la déplacer et sans interrompre le fonctionnement du signal d'alarme ; que le sifflet était en bon ordre et fonctionnait bien. Le 12 juin, John Findlay s'est démis de sa situation de mécanicien, et sur la recommandation du gardien, M. Smith, la charge a été temporairement confiée à M. Fox, qui l'occupe encore.

A l'île aux Loup-marins, on a éprouvé une sérieuse difficulté par suite de l'épuisement de l'approvisionnement d'eau. Le puits n'a servi à rien. La citerne sous le bâti de la machine était trop petite pour contenir l'eau nécessaire durant les chaleurs, et l'étang d'où on la tirait s'est desséché. Il a fallu faire les frais d'aller chercher l'eau à distance, mais heureusement le sifflet d'alarme n'a pas été arrêté. On a donc, dans ces circonstances, jugé nécessaire de faire construire un réservoir de vingt pieds carrés et de huit pieds de profondeur, avec parois en brique cimentée, communiquant par une conduite avec l'étang et la citerne. Ce réservoir sera rempli de l'eau qui s'accumule dans l'étang pendant la saison humide et suffira aux besoins des mois de sécheresse. L'étang est peu profond et a une grande surface, de sorte que, dans les chaleurs, l'évaporation l'a bientôt épuisé. Cet ouvrage a été terminé pendant le mois dernier sous la surveillance de M. Smith, et préviendra sans aucun doute à l'avenir les difficultés éprouvées l'année dernière. M. Reardon le mécanicien a présenté sa démission, et des arrangements ont été pris pour le remplacer.

Outre le nouveau sifflet d'alarme installé à l'Ile Cranberry, des sifflets vont être placés à Digby, à l'île Brier, à l'île de Sable et à l'île St. Paul.

Vers la fin de juillet, un canon de signal a été envoyé à l'Ile Coffin, près de Liverpool, et remis au gardien du phare pour être tiré, en temps de brume, en réponse aux coups de canon des steamers et autres bâtiments dans le voisinage de l'île, et il a déjà été reconnu pour très-utile.

Il est arrivé deux accidents dans le service des bouées et balises de cette Province, l'année dernière. La bouée de fer en baril ancrée au rocher des Achigans, vis-à-vis de Canso, a été emportée, l'automne dernière, et n'a pu être retrouvée malgré les recherches actives qui ont été faites aussitôt après la découverte de sa disparition. Une bouée de même apparence a été vue plus tard à la dérive dans les glaces près de Sheet Harbor, mais n'a pu être approchée, et quand le temps a ensuite permis d'en tenter le sauvetage, elle était disparue. Il a donc fallu faire faire une nouvelle bouée, qui a été placée au même endroit. La balise sur la chaîne de rochers de Wesse, près de l'entrée du port de Barrington, a été rapportée en mauvais état, et le Surintendant après l'avoir examinée en septembre, a jugé qu'il ne fallait pas y faire de grands frais de réparation à cette saison avancée, mais se borner à la mettre en état de résister aux tempêtes de l'hiver. Avant qu'on y eût rien fait, elle a été abattue par un

coup de vent le 12 octobre. L'estimation du coût d'une nouvelle balise a été envoyée au département. Excepté ces deux cas, le service des bouées n'a rien eu d'inusité. Des espars-bouées ont été placés à l'entrée du havre de Pugwash,—et une bouée fixe a aussi été posée au rocher du Thrump-Cap, près du havre de Stockport.

La somme dépensée pour l'établissement de sauvetage de l'Ile de Sable, pendant l'année fiscale dernière, dépasse de beaucoup celle de l'année précédente. Cela est dû à plusieurs causes. Le mât de pavillon et l'une des bâtisses à l'extrémité sud ont été emportés par le débordement des eaux, et cette station a dû être abandonnée par le gardien et sa famille. Comme il ne se trouve pas d'endroit convenable pour bâtir sur le côté sud, il a été décidé de construire une maison et une grange à mi-chemin entre la station principale et celle du pied du lac. L'endroit choisi est propre à la culture, et le foin et l'eau sont à peu de distance. Il a aussi fallu bâtir une grange à l'extrémité est. Le bois de charpente et autres bois nécessaires ont été envoyés d'ici pour ces constructions ; elles ont été depuis achevées, et le gardien de la ci-devant station du bout du sud-est a été placé à la nouvelle. Ce changement a entraîné naturellement une forte dépense. Il a aussi été expédié à l'île des bestiaux pour plus de cinq cents piastres. Les années précédentes, les approvisionnements d'hiver n'étaient expédiés que l'automne ; l'on avait souvent de la difficulté à les mettre à terre, et quelquefois on en était empêché jusqu'au printemps, ce qui exposait au danger de manquer de provisions, surtout si pendant ce temps d'attente, il arrivait des naufrages. J'ai donc décidé d'envoyer à l'avenir un approvisionnement complet pendant l'été, où il est facile de le débarquer, et comme cet envoi a eu lieu en juin, la dépense se trouve portée dans les comptes de l'année fiscale, tandis qu'autrement elle paraîtrait dans les comptes de l'année courante.

J'ai le plaisir de constater qu'il n'y a pas eu de naufrages l'année dernière. Le seul accident arrivé est le suivant :—

Le 24 mai au soir, le gardien de la station du bout du Sud vit une chaloupe sur les récifs, la quille en haut ; il se rendit à la grève pour la sauver, mais une grosse vague la releva et l'entraîna à la mer. Deux petits barils et les rames furent rejetés sur le rivage et sauvés. Ces barils, du genre de ceux qu'on attache aux lignes traînantes, portaient sur leurs fonds l'inscription « Laura R. Burnham. » Le même jour, une goëlette de pêche parut au large de la côte nord, mais la mer était trop agitée pour qu'ell pût aborder à terre. Le gardien du poste pensa, d'après la position de la chaloupe, qu'elle n'avait pas été entraînée à la dérive, mais conduite à la rame et que ceux qui la montaient ont été submergés en s'efforçant de gagner terre.

Outre les animaux envoyés l'automne dernier, la goëlette *England* a débarqué au mois d'août six taures de deux ans et six de trois ans, six cochons d'un an, six de quatre à six mois et douze agneaux d'un an. Ci-suit la liste du bétail qui était sur l'île, le 1er octobre 1871.

A la station principale.—Un taureau, quatre bœufs, treize vaches, sept taures, neuf veaux, six moutons, neuf agneaux, vingt cochons et deux portées de douze petits.

A la nouvelle station (C. Kelly).—Un taureau, quatre vaches, cinq taures, quatre veaux, trois cochons, quatre agneaux.

A la station du pied du lac (J. Hawkins).—Six vaches, deux taures, trois veaux, trois moutons, cinq agneaux et quatre cochons,

A la station du bout de l'Est (D. McDonald).—Trois bœufs, un taureau, huit vaches, deux veaux, douze cochons, deux moutons et deux agneaux.

L'augmentation de ce bétail, du 1er avril au 1er octobre, a été de dix-neuf veaux, six agneaux et vingt-quatre cochons.

La diminution a été de une vache, quatre veaux, deux agneaux et deux cochons, qui sont morts de maladie ; de un cochon et cinq cochons de lait qui ont été tués.

Il est douteux que l'élève des cochons sur l'île soit une économie, vu que la principale partie de leur nourriture doit être fournie d'ici. La récolte des racines est petite sur l'île et aide très-peu à l'entretien de ces animaux. Le 3 octobre, j'ai acheté au prix de $180 et

fait transporter à l'île 9,727 lbs de biscuit endommagé, mis en vente à l'arsenal de marine. Je ne pense pas qu'il soit à propos d'envoyer d'autres cochons sur cette île. Je crois au contraire que, tant qu'elle ne produira pas suffisamment pour la nourriture de ce bétail, les engrais qu'on y fera coûteront plus cher que le lard acheté ici.

Le dernier voyage de la saison de 1870 a été fait par le *Lady Head* le 3 décembre. Il envoya une chaloupe à terre, mais ne put débarquer de provisions, ni prendre les atocas, dont la récolte avait été très-belle et très-abondante. Comme on ne les a reçus qu'au printemps, ces fruits se sont détériorés et mal vendus. Le premier envoi est arrivé le 13 avril, le reste le 20 juin et une grande partie a été tellement gâtée par la gelée qu'on ne l'a pas envoyée.

L'hiver dernier a été très-froid sur l'île de Sable, et plusieurs chevaux sauvages sont morts par suite de l'intempérie. Le surintendant rapporte que les chevaux sauvages ont beaucoup souffert du froid, de la faim et de la soif. On ouvrait de temps en temps des trous dans les étangs pour les faire boire, et on donnait aussi du foin à ceux qui venaient pour manger ; mais il en est mort plus que jamais auparavant. La goëlette *England* amena au mois d'août dix-neuf poneys qui furent vendus à Pictou. Le surintendant constate qu'il en reste encore à peu près cent quarante sur l'île.

Depuis le 1er janvier 1871, l'île a été visitée comme suit :—

Lady Head	15 mars.	*Lady Head*...............	15 juin.
" "	11 avril.	*Goëlette England.*	19 août.
" "	3 juin.	*Lady Head*...............	3 oct.
Goëlette S. G. Marshall...........	3 juin.		

Le *Lady Head* attend maintenant une occasion favorable pour faire son dernier voyage.

A l'île St. Paul, les constructions à l'extrémité sud-ouest ont subi des réparations considérables. Les bâtiments de l'Anse de la Trinité ont été mis en bon ordre et les petits hangars transportés au débarcadère où ils ont été installés pour recevoir les approvisionnements qui sont débarqués là chaque année. Une forte épargne a été effectuée dans le coût des matériaux par l'emploi de pièces de bois et de planches recueillies à la dérive par le surintendant et ses hommes. Il a été ouvert un chemin qui relie celui de l'Anse de la Trinité à celui qui va de l'établissenent de sauvetage au phare du nord-est, et il a aussi été pratiqué un chemin de l'Anse de la Trinité au phare du sud-ouest. Ces chemins faciliteront grandement le charriage des vivres et approvisionnements aux différentes stations.

Le 1er juillet 1871 il y avait en magasin à l'établissement de sauvetage :—

Six quarts de lard, neuf quarts de bœuf, treize quarts de pain, neuf quarts de farine de blé, trois quarts de farine d'orge, 105 gallons de melasse, 137 lbs. de sucre, deux caisses de thé, douze paires de couvertes, vingt-quatre paires de caleçons, vingt-quatre paires de pantalons, quarante-huit paires de bas, vingt-quatre paires de bottes, vingt-quatre chemises, vingt-quatre paletots, vingt-quatre casquettes.

Ces effets sont sous la garde du surintendant et sont destinés aux naufragés qui abordent à l'île.

Le 15 juillet, le navire *Minerva*, Robert Torrance, capitaine, venant de Liverpool à Québec, avec cargaison générale et passagers, ayant à bord plus de trois cents personnes y compris l'équipage, fit côte par une brume épaisse. Tout le monde fut sauvé, mais le navire fut totalement perdu. Partie de la cargaison put être sauvée par les propriétaires et autres personnes qui sont encore occupées à repêcher tout ce qu'elles peuvent.

Deux naufrages ont eu lieu sur l'île Scattarie, l'année dernière. La barque *Star of the West*, de Newcastle, fut jetée sur l'île le dimanche au soir, 7 mai dernier, Il faisait noir et le temps était brumeux. L'équipage abandonna le navire et monta dans deux chaloupes vers les cinq heures, le lendemain matin. Peu de temps après, le feu éclata sur le navire et l'incendie fut si prompt qu'à trois heures de l'après-midi, il avait atteint la ligne de flottaison. L'équipage fut recueilli par une goëlette et débarqué à la Baie aux Vaches, mais avant cela, le capitaine était tombé à l'eau de sa chaloupe de sauvetage et s'était noyé. Une enquête a été tenue sur son corps à la Baie aux Vaches et a été suivie d'un verdict de " mort accidentelle." Comme les circonstances de la perte de ce navire ont été le sujet d'une enquête officielle, je n'en parlerai pas plus au long.

La nuit du 20 juin dernier, le brick *Una* de Swansea a fait naufrage sur la côte sud de l'île par temps de brume et grosse mer. Peu après avoir touché fond, le capitaine et l'équipage descendirent dans les chaloupes. A huit heures, le lendemain matin, ils débarquaient au phare. Pendant quelques jours le navire fut abordé, et une bonne partie de la cargaison put être sauvée. Ces effets ont été vendus à l'encan avec la coque du bâtiment, par ordre du capitaine qui a reçu le montant de l'adjudication.

Les équipages de ces deux navires ont été secourus par le Bureau de Commerce.

Les vivres à l'établissement de sauvetage s'étant détériorés, ils ont été vendus à l'encan et un nouvel envoi a été expédié tard en octobre. Le 7 novembre 1871, il y avait en magasin ici:—

Six quarts de farine, quatre quarts de bœuf, trente-neuf gallons de melasse, quatre quarts de biscuit de mer, vingt lbs. de thé, six paires de couvertes, douze gilets, onze paires de pantalons, douze chemises, douze casquettes, dix paires de caleçons, dix paires de bas, dix paires de souliers, et un coffre de médicaments nouvellement rempli.

Les circonstances malheureuses qui ont accompagné la perte de la goëlette "Ocean Traveller," à son retour de l'Ile de Sable en octobre dernier, ont été mentionnées dans le rapport annuel du départament. Ce sinistre a enlevé à plusieurs familles ceux sur qui elles comptaient principalement pour leur subsistance. L'allocation ordinaire de deux mois de salaire a été accordée aussitôt après qu'on eût perdu tout espoir de salut. Une nouvelle somme a été accordée pendant la session du parlement: six cents piastres à la veuve du capitaine O'Brien, et mille piastres partagées entre les familles de l'équipage. Cette distribution s'est faite, autant que possible, proportionnément à l'indigence et au besoin de secours, et a apporté un soulagement à de grandes et pressantes misères. Toutes les personnes ainsi secourues, sans qu'elles s'y attendissent, m'ont prié de vous adresser leurs sincères remerciements.

La somme de six cents piastres affectée au secours des hommes qui, en décembre 1869, pendant qu'ils allaient porter des provisions à l'Ile Flint, furent entraînés à la mer, et qui, exposés pendant neuf jours à l'intempérie, ont eu des membres gelés et sont restés infirmes pour le reste de leur vie, a été divisée de la même manière par sommes proportionnées à la nécessité de chacun.

Les crédits de l'année fiscale courante contiennent des sommes votées pour un grand nombre de nouveaux phares en cette province, qui ont été pour la plupart donnés à l'entreprise et sont presque achevés. Il y aura lieu de donner quelques détails sur ces phares dans le rapport de l'année 1871–72.

Les comptes annexés s'expliquent, je pense, suffisamment d'eux mêmes, les articles de la recette et de la dépense de l'année expirée le 30 juin 1871 étant donnés en détail.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. W. Johnston.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PHARES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES,
HALIFAX, N. E., 16 novembre 1871.

H. W. JOHNSTON, ECR.

Agent du département de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR.—Comme je n'ai reçu ma charge de surintendant des phares de la Nouvelle-Ecosse que le 1er juillet dernier, le rapport de mes opérations sera nécessairement succinct.

J'ai beaucoup de plaisir à vous informer que les phares et sifflets d'alarme que je viens de visiter pour la plûpart sont généralement en bon ordre et efficacement servis.

Les nouveaux phares à Main-à-Dieu, Ingonish et Ste. Anne ont été allumés pour la première fois le 1er août dernier.

MEAGHER'S BEACH.

La tour sur laquelle brille la lumière est en mauvais état et a besoin de grandes réparations; la grève est constamment rongée par la mer et il est nécessaire de la protéger contre de nouveaux envahissements.

ILE AUX ŒUFS.

Les bâtiments ont beaucoup souffert de la tempête du 14 septembre 1870, et les réparations ont causé une forte dépense. L'habitation ayant été entraînée de ses fondations, on en a creusé plus haut de nouvelles dans le roc, sur lesquelles elle a été assise et entièrement réparée.

Le phare a été peinturé. Les réparations au hangar à chaloupes et à la cale ont été commencées et seront terminées en temps utile. Le phare a besoin d'être consolidé et je recommande d'ajouter quatre étançons à ceux placés l'année dernière et de charger davantage la base.

CAP CANSO.

Il a été fait un nouveau tambour et quelques réparations à cette station. Le phare a été peinturé. La balustrade en fer avec supports en fer pour la lanterne sera bientôt mise en place.

ARICHAT.

La lanterne a été entourée d'une balustrade destinée à protéger le gardien, lorsqu'il lave les fenêtres.

ST. PAUL.

Un mécanicien a visité les phares de cette île. Certaines parties de l'appareil tournant du phare du sud-ouest auront besoin d'être renouvelées. Il faudra aussi des balustrades neuves avec supports neufs pour les lanternes.

MARGAREE.

Le phare a été réparé et peinturé et de nouvelles poutres ont été placées sous le hangar à l'huile.

ROCHER AUX GOËLANDS.

Le phare a besoin de réparations considérables, qui sont en cours d'exécution. Il faut un réservoir pour l'eau, le gardien étant obligé présentement de faire apporter de terre son eau en chaloupe.

Bouées et balises.

Une bouée de fer en baril a été amarrée au Rocher des Achigans pour remplacer celle que les glaces ont emportée l'hiver dernier. La balise sur la chaîne de Rochers de Wess était trop détériorée pour valoir la peine d'être réparée et la dernière tempête l'a renversée. Il est très-important d'en faire installer une autre, la saison prochaine. Il faut des bouées de première classe au Bell Rock, au large de la tête de Chebouctou, et au Sculpin Rock, baie de Lunenbourg, aussi à South West Bull et Middle Ground, Rugged Island, et il faut une bouée de seconde classe au Barrel Rock, port de Liverpool,

Remarques Générales.

L'huile fournie cette année était d'une meilleure qualité que celle des années précédentes. Les futailles, cette année, étaient de qualité médiocre et trop grosses pour être commodément délivrées aux différentes stations ; leur volume et leur poids fatiguent ces futailles et les font couler davantage. Les futailles à huile ne devraient pas être de plus de quarante gallons.

Plusieurs des caisses à huile délivrées l'année dernière ont commencé à couler, la tôle dont on s'est servi était inférieure.

Les grosses lampes à méches plates envoyées de Montréal ont été distribuées entre différents phares et ont donné satisfaction ; plusieurs de ces lampes cependant ont commencé à couler et paraissent très-sujettes à se déranger. Le plaquage des réflecteurs est d'une couche très mince et ne durera pas longtemps.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur.

Votre très-obéissant serviteur,

J. H. Kendrick,

Surintendant des Phares.

ETAT GÉNÉRAL de la dépense du service de la branche de la Nouvelle-Ecosse département de la marine et des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	cts.
SERVICE DES PHARES ET DES COTES.		
Salaires et entretien	64,514 66	
Construction de phares	10,913 57	
Stations de signaux	1,620 80	
Bouées et balises	2,091 52	
Ile de Sable	8,003 79	87,144 34
STEAMERS FÉDÉRAUX.		
Steamer *Lady Head*		13,499 87
PECHERIES	9,035 30	
Pisciculture et passes migratoires	501 50	
Police de marine	23,910 62	33,447 42
Marins malades et blessés	6,375 65	
Marins dans la détresse	839 69	7,215 34
DIVERS	2,550 00	
Examens, capitaines et seconds	918 12	
Enquêtes, naufrages	140 00	3,608 12
Service à vapeur de mer et de rivière (subventions)		1,600 00
Salaires et dépenses contingentes		2,854 85
		149,369 94

RELEVÉ des dépenses du service des phares et des côtes pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

		$ cts.	$ cts.
Soixante-et-cinq Phares.			
Salaires		23,643 09	
Entretien		19,588 91	
Reconstruction de phares, etc		11,205 91	54,337 91
Quatre signaux de brume.			
Entretien		3,909 98	
Salaires		1,212 00	5,121 98
ETABLISSEMENTS DE SAUVETAGE.			
Ile St. Paul.			
Salaires	$1,623 80		
Approvisionnements	669 27	2,293 07	
Chaloupes à l'île Scattarie		50 00	
Entretien, îles aux Loups-Marins et de Vase		210 96	2,554 03
Etablissement de sauvetage, Ile de Sable.			
Salaires		2,972 29	
Approvisionnements, réparations, etc		5,031 [illegible]0	8,003 79
GŒLETTE "OCEAN TRAVELLER."			
Affrètement		1,200 00	
Feuille des salaires		849 00	
Déboursés		351 74	2,400 74
CONSTRUCTION DE PHARES, ETC.			
Ingonish		2,410 45	
Main-à-Dieu		2,193 60	
Pugwash		1,588 99	
Sissibou		1,145 52	
Ste. Anne		187 35	
Baie Mahone		9 50	
Ile de Sable		3,378 16	10,913 57
Bouées et balises		....	2,091 52
Stations de signaux		....	1,620 80
			87,144 34

DETAIL de la dépense du service des phares et des côtes, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Ile Amet.		
H. G. Bennet, salaire	500 84	
Black frères et Cie., appareil de sauvetage	12 00	
		512 84
Annapolis.		
F. Bragg, salaire	460 79	
do divers	20 25	
T. W. Bateman, cadenas	3 50	
		484 5
Rivière aux Pommes.		
J. Yate, salaire	380 64	
W. S. Symonds et Cie., poêle	10 00	
J. Yate, divers	9 25	
		399
Arichat..		
J. Caste, salaire	232 40	
do mur, etc	13 20	
		245 60
Phare de Barrington.		
J. S. Smith, salaire	330 64	
Fraser, Reynolds et Cie., plomb	49 30	
J. S. Smith, peinturage et réparations	43 27	
W. S. Symonds et Cie., réparation du mécanisme d'horlogerie	10 00	
E. Chanteloup, lampes	257 82	
		741 03
Ile aux Castors.		
S. Balcam, salaire	65 06	
A. Campbell, salaire	345 39	
S. Balcam, peinturage	13 50	
Fraser, Reynolds et Cie., corde pour mécanisme d'horlogerie	14 82	
Capitaine Leary, fret	2 00	
W. Humphry, bois de construction	13 20	
		453 97
Ile aux Oiseaux.		
W. Morrison, salaire	410 96	
W. Ross, jetée	424 40	
D. Morrison, dépenses	12 00	
		847 6
Rocher-Noir.		
J. Crotly, salaire	360 64	
		360 64
Pointe du Rocher Noir.		
D. Morrison, salaire	350 61	
W. S. Symonds et Cie., grille	2 50	
		353 11
Boar's Head.		
R. M. Ruggles, salaire	363 13	
Fraser, Reynolds et Cie., lanterne	225 00	
		588 13

DETAIL de la dépense du service des phares.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Ile Brier.		
J. Suthern, salaire	460 79	
do charriage d'approvisionnements	4 50	
		465 29
Burnt-Coat.		
N. Smith, salaire	250 42	
do échelle	8 35	
		258 77
Cap Canso.		
J. Hanlon, salaire	472 80	
J. Findlay, chaloupe	22 00	
J. Hanlon, réservoir	9 00	
Black, frères et Cie., appareils de sauvetage	12 00	
Hanlon, puits	26 25	
		542 05
Cap de Sable.		
H. Doane, salaire	483 91	
do charriage d'approvisionnements	3 65	
do installation du mécanisme d'horlogerie	29 86	
W. S. Symonds et Cie., dessous de lampe	22 29	
		539 71
Cap St. George.		
D. Condon, salaire	480 83	
do emmagasinage d'approvisionnements	3 50	
do réparations et peinturage	45 40	
J. Bowser, bois de construction	6 51	
D. Condon	2 75	
		538 99
Cap Ste. Marie.		
H. Robichau, salaire	500 84	
J. Stairs, clous	75	
		501 59
Ile au Caribou.		
A. Munro, salaire	400 69	
do pose de lampe	80	
Black, frères et Cie., appareils de sauvetage	12 00	
		413 49
Chester.		
E. Young, salaire	200 34	
W. S. Symonds et Cie., poêle, etc	37 10	
		237 44
Ile de la Croix.		
B. Rynard, salaire	460 79	
W. B. Symonds et Cie., réparation du mécanisme d'horlogerie	188 25	
J. Meixner, chaloupe	20 00	
B. Rynard, charriage d'approvisionnements	7 40	
		676 44
Ile du Diable.		
B. Fulker, salaire	380 64	
Black, frères et Cie., ceintures de sauvetage	12 00	
W. S. Symonds et Cie., tuyaux, etc	4 00	
		396 64

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Ile aux Œufs.		
W. Condon, salaire	500 84	
do gages de son assistant	100 00	
do réparations	129 45	
G. Blaiklock do	339 90	
C. Phelan et fils do	172 25	
H. Wisdom do	206 13	
Fraser, Reynolds et Cie., métal	53 70	
S. et W. Caldwell, étais en fer	81 85	
Black, frères et Cie., appareils de sauvetage	12 00	
J. Bowser, réparations	98 75	
H. W. Johnston, dépenses	23 17	
		1,718 04
Ile aux Poissons.		
J. B. White, salaire	280 49	
do réparations	36 17	
		316 6
Ile Flint.		
B. Heney, salaire	400 69	
do peinturage, etc	17 00	
Fraser, Reynolds et Cie., câble	18 60	
Black, frères et Cie., appareils de sauvetage	12 00	
W. S. Symonds, et Cie., grille, etc	3 05	
		451 34
Pointe du Fort.		
S. T. N. Sellon	240 40	
		240 40
Ile Verte.		
P. Douain, salaire	500 84	
		500 84
Rocher des Goëlands.		
S. Hayden, salaire	400 69	
W. S. Symonds et Cie., poële	20 50	
Black, frères et cie., appareils de sauvetage	12 00	
		433 19
Guysboro'.		
G. S. Peart, salaire	220 39	
		220 39
Horton Bluff.		
C. E. Rathburn, salaire	232 40	
do charriage d'approvisionnements	2 60	
		235 00
Ingonish.		
J. C. Campbell, salaire	58 11	
		58 11
Ile Ivonbound.		
E. Wolf, salaire	360 64	
W. S. Symonds et Cie., posage de poële	3 75	
		364 39

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Petite Ile Hope.		
C. Firth, salaire	500 84	
Black, frères et Cie., appareils de sauvetage, etc	19 98	
C. Firth, réparations	64 93	
		585 75
Liverpool.		
T. Eaton, salaire	460 79	
Rees et Collins, poële	25 00	
T. Eaton, cale et peinturage, etc	58 34	
J. Findlay, chaloupe	22 00	
Fraser, Reynolds, et Cie., câble	12 06	
		578 19
Louisbourg.		
L. Kavanagh, salaire	460 79	
W. S. Symonds et Cie., poële	27 00	
		487 79
Pointe Basse.		
J. G. Peters, salaire	460 79	
do peinturage	22 50	
		483 29
Lunenburg.		
J. A. Ernest, salaire	240 40	
do peinturage, etc	12 20	
W. S. Symonds et Cie., poële	23 50	
		276 10
Main-à-dieu.		
Fraser, Reynolds, et Cie., approvisionnements	17 50	
W. S. Symonds et Cie.,	23 80	
		41 30
Margaree.		
J. C. McKeen, salaire	400 69	
do planchéiage	12 00	
J. Findlay, chaloupe	22 00	
		434 69
Margaretsville.		
W. Early, salaire	230 42	
do charriage d'approvisionnements	2 30	
		232 72
Meagher's Beach.		
D. George, salaire	400 69	
E. Chanteloup, lampes	179 73	
W. S. Symonds et Cie., poële, etc	30 25	
Black, frères et Cie., ceinture de sauvetage	12 00	
		622 67
Ile Moser.		
H. Moser, salaire		460 79
Canso Nord.		
G. McKay, salaire	460 79	
do charriage d'approvisionnements	4 70	
		465 49

DETAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Parrsboro'.		
W. Armstrong, salaire	340 59	
do réparations	7 45	
		348 04
Pointe-à-Peggy.		
E. Horn, salaire	350 61	
do réparations	7 83	
		358 44
Pictou.		
H. B. Lowden, salaire		460 79
Ile Pictou.		
A. Hogg, salaire		460 79
Ile Pomquet.		
J. Atwater, salaire		350
Port Hood.		
T. Power, salaire	280 49	
W. S. Symonds et Cie., poële	20 10	
		302 59
Port Medway.		
E. Perry, salaire	260 44	
do réparations	21 61	
		282 05
Port Williams.		
J M. Dunn, salaire		260 44
Pubnico.		
M. Amero, salaire		240 40
Pugwash.		
R. F. Bent, salaire	21 77	
do échelle	5 00	
		26 77
Pointe Tupper.		
J. McDonald, salaire		200 35
Sambro.		
W. Gilkie, salaire	400 69	
R. Innes, bois	180 00	
W. S. Symonds et Cie., poële, etc	27 60	
W. Gilkie, peinturage, etc	36 82	
		645 11

DETAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Pointe de Sable.		
J. Mundell, salaire	400 69	
Black et frères, et Cie., appareils de sauvetage, etc	17 75	
		418 44
Ste. Anne.		
J. Morrison, salaire		18 41
Ile Scattarie.		
J. McLean, salaire	808 79	
W. S. Symonds et Cie., poële	19 70	
J. McLean, réparations	86 40	
		914 89
Ile aux Loups-Marins.		
T. C. Crowell, salaire	480 83	
W. M. Smith, services, etc	318 53	
J. Stairs, quincaillerie	149 83	
W. Humphrey, bois de construction	162 60	
J. Bowser, réparations	394 35	
W. S. Symonds et Cie., poële	23 60	
Clark et Stackhouse, réparations au phare	1,165 05	
T. S. Crowell, matériaux	87 63	
Fraser, Reynolds et Cie., plomb	49 30	
		2,831 72
Shelburne.		
C. Stalker, salaire	480 83	
W. S. Symonds et Cie., posage de poële	7 00	
		487 83
Sissibou.		
M. Amero, salaire	114 44	
M. Amero, charriage d'approvisionnements, etc	7 50	
		121 94
Pointe Spencer.		
R. A. Spencer, salaire	102 72	
		102 72
Ile St.-Paul.		
L. McDougall, salaire	420 73	
A. Campbell, salaire	75 34	
R. H. Cogswell, chronomètre	16 00	
A. Grant et Cie., approvisionnements	25 96	
W. S. Symonds et Cie., réparations	70 50	
L. McDougall, chaloupe	20 00	
		628 53
Westport.		
J. D. Suthern, salaire	300 53	
do peinturage	8 50	
		309 03
Whitehead.		
J P. Dillon, salaire	400 69	
do chaloupe, etc	24 00	
		424 69

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

Yarmouth.		
C. J. T. Fox, salaire	480 83	
do réparations	80 00	
		560 00
		29,287 29
SIFFLETS D'ALARME.		
Ile Cranberry.		
J. Hanlon, salaire	179 80	
do bois, etc	268 50	
Fraser, Paint et Cie., charbon	531 00	
J. G. Gabel, tuyaux, etc	665 92	
		1,645 22
Sambro.		
J. Gilkie, salaire	238 80	
W. S. Symonds et Cie., réparations	75 50	
J. Bowser, constructions	452 28	
do réparations	28 00	
C. McKay, fret	20 25	
S. M. Marvin, réparations	23 90	
		838 73
Ile aux Loups-marins.		
S. Reardon, salaire	434 51	
N. K. Clements et Cie., combustible, etc	567 05	
T. C. Crowell, jr., puits, égoût, bois, etc.	533 19	
S. Reardon, divers	53 90	
W. S. Symonds et Cie, poëles	32 80	
W. M. Smith, foret	17 70	
		1,639 15
Yarmouth F. W.		
W. Wells, salaire	205 48	
J. Findlay, salaire	212 41	
N. K. Clements et Cie., combustible	474 20	
Burrell, Johnson et Cie, réparations	37 50	
W. M. Smith, divers	60 79	
C. J. T. Fox, dépenses	8 50	
		998 88
		5,121 98
ETABLISSEMENTS DE SAUVETAGE.		
Ile St. Paul.		
D. J. McNeil, salaire comme surintendant et quatre chaloupiers	1,623 80	
Fraser, Reynolds et Cie., poudre, etc	107 37	
D. J. McNeil, bois, etc	35 75	
P. Grant et Cie., habillements	141 00	
Lordly et Stimpson, approvisionnements	385 15	
		2,293 07
Ile Scattarie.		
J. McLean, chaloupe	50 00	
		50 00
Ile aux Loups-marins et Ile de Vase.		
T. C. Crowell, allocation, Ile aux Loups-marins	126 58	
W. Kenny, allocation, Ile de Vase	84 38	
		210 96
		2,554 03

DÉTAIL de la dépense du service des phares.—*Suite.*

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.		
J. Haws et Cie., glaces	848 18	
Cheminées de lampes	690 23	
Mèches	32 60	
Brosses pour nettoyer les cheminées de lampes	19 20	
Lanternes	39 25	
Savon	125 40	
Chaux, mastic, peinture, huile, glaces, étoupe de coton	1,003 70	
Emballages, futailles	138 80	
C. Neal, pour services	239 00	
J. Haws et Cie., signaux et pavillons	179 84	
T. P. Jost, salaire	789 04	
do déboursés	477 85	
N. Campbell, allocation pour déménagement	80 00	
Assurance sur l'huile, etc	45 00	
Louage du vapeur "Unicorn."	20 00	
Dépenses contingentes	229 96	
Télégrammes	149 45	
Frais de port	178 48	
Taxes	97 05	
Davis et Cie., loyer	360 00	
Droits de quaiage et de bassin	85 61	
Huile	3,939 45	
Emmagasinage, essais, etc	125 93	
Réservoir à huile	763 29	
E. Chanteloup, lampes	2,342 28	
Annonces	279 48	
Déduction sur salaires pour fonds de retraite	665 64	
		13,944 71
PHARES REBATIS.		
Chester.		
Hopps et Brown, contrat	1,248 28	
C. Garth et Cie., lanterne	212 75	
E. Chanteloup, réparation de l'appareil d'éclairage	236 24	
J. Bowser, magasin pour l'huile	200 00	
		1,897 27
Rivière aux Pommes.		
T. Livingston, contrat	1,212 33	
C. Garth et Cie., lanterne	246 72	
		1,459 05
Sifflet d'alarme de l'île Cranberry.		
W. M. Smith, services, etc	246 23	
Thomas Alley, contrat	4,109 59	
Thomas Alley, do	1,541 09	
		5,896 91
Revêtement de l'île Amet.		
D. A. Campbell, ouvrage extra	600 00	
		600 00
Sifflet d'alarme de l'île aux Loups-marins.		
G. K. Hanson, balance sur contrat de construction	891 96	
G. Fleming et fils, fabrication de la machine	417 90	
G. W. Smith, dépenses	42 82	
		1,352 68

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

ETABLISSEMENTS DE SAUVÈTAGE DE L'ILE DE SABLE.		
P. S. Dodd, salaire	572 98	
Gages du personnel	2,384 62	
Déduction sur salaire de P. S. Dodd pour fonds de retraite	14 69	
R. Currie, bêtes à cornes, moutons et cochons	528 12	
Matériaux de construction	965 03	
Balance sur fret de porte-amarres	146 09	
W. S. Symonds et Cie., poêles	72 65	
W. Hurray, charette	60 00	
P. Bulger, selles	84 00	
C. Neal, chats	30 00	
D. Starr et fils, charrue	10 00	
R. Horn, pilotage	51 60	
J. E. Butler, rames	22 77	
Provisions, médicaments, etc	3,050 24	
		8,003 79
GOELETTE "OCEAN TRAVELLER."		
E. Maxner, affrétement	1,200 00	
T. P. Jost, gages	849 00	
J. B. Conrod, droit de bassin	7 75	
Gordon et Keith, matelas	5 50	
Lawson, Harrington et Cie., touage	5 00	
Provisions	333 49	
		2,400 74
CONSTRUCTION DE PHARES.		
Ingonish.		
Jacob Bowser, contrat	1,946 58	
C. Garth et Cie., lanterne	215 47	
E. Chanteloup, lumière dioptrique	243 40	
Smithers et fils, mastic	5 00	
		2,410 45
Main-à-Dieu.		
J. Bowser, contrat	1,750 00	
C. Garth et Cie., lanterne	253 08	
Smithers et fils, mastic	5 00	
E. Chanteloup, lampes	185 52	
		2,193 60
Pugwash.		
J. B. Read, contrat	1,111 75	
J. Seaman, emplacement	100 00	
H. W. Johnston, dépenses	26 50	
C. Garth et Cie., lanterne	229 99	
E. Chanteloup, lampes	120 75	
		1,588 99
Sissibou.		
J. Holdsworth, contrat	788 75	
C. Garth et Cie., lanterne	237 90	
E. Chanteloup, lampes	118 87	
		1,145 52
Ste. Anne.		
J. Bowser, matériaux et ouvrage	187 35	
		187 35

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

Ile de Sable.		
E. Chanteloup, lanterne	1,298 11	
do lumière dioptrique	288 90	
J. Hawes et Cie., ciment	600 74	
Payé à compte, sur constructions	1,190 41	
		3,378 16
Baie Mahone.		
L. Knaut, dépenses	9 50	
		9 50
BOUÉES ET BALISES.		
J. Kendrick, Barrington	210 52	
R. McNeil, Ingonish	20 00	
W. Hutcheson, Canso	60 00	
H. Peich, do	100 00	
G. S. Peart, Guysboro'	20 00	
D. Marchand, Arichat	131 60	
J. A. Fraser, Carey's Shoal	112 56	
C. Muggah, Sydney	40 00	
L. Cavanagh, Nagshead Shoal	21 00	
M. Walsh, Roaring Bull Rock	50 00	
H. G. Pineo, Pugwash	20 50	
W. Nickerson, Port La Tour	22 07	
W. S. Symonds et Cie., ancres	83 04	
A. McKay, bouées	597 15	
W. Caldwell, ferrures	31 83	
Fraser, Reynolds et Cie., chaîne	94 81	
Balise de Wesses Ledge	476 44	
		2,091 52
STATIONS DE SIGNAUX.		
Dépenses pour l'an. expir. le 30 juin ; payé à J. K. Goold, départ. du contrôle	1,620 80	
		1,620 80

RELEVÉ des dépenses faites pour les marins malades et blessés, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Hôpital, Halifax	2,464 63	
Dépenses à Arichat	268 00	
Pictou	824 84	
Baie aux Vaches	751 48	
Baddeck	35 50	
Annapolis	136 30	
Port Hawksbury	38 19	
Havre aux Corneilles	4 00	
Baie La Glace	80 00	
Lockport	9 50	
Sydney Nord	135 00	
Pugwash	15 30	
Cap Canso	47 00	
Halifax	29 50	
Port Caledonia	305 39	
Windsor	7 28	
Walton	46 00	
Lunenburg	136 00	
Pubnico	7 50	
Cheverie	89 75	
Liverpool	510 04	
Port Medway	60 75	
Lahève	26 70	
Port Hood	182 00	
Hantsport	31 50	
Cap Nègre	71 50	
Sydney	22 00	
Rivière Ratchford	40 00	
		6,375 65

RELEVÉ des dépenses faites pour les marins en détresse, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Subsistence	245 23	
Transport	456 96	
Vêtements	123 80	
Différence du cours sur compte de dépôts, bureau de commerce	13 70	
		839 69

RELEVÉ des salaires et dépenses contingentes du bureau de la Marine et des Pêcheries, Nouvelle-Ecosse, pour l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Feuille des salaires	2,367 12	
Gages des messagers	102 72	
Impressions et reliure	123 50	
Papeterie	54 31	
Dépenses contingentes	87 17	
Armoires—casiers	21 40	
Déduction sur feuille des salaires pour fonds de retraite	98 63	
		2,854 85

RELEVÉ des dépenses du service des vapeurs de la Puissance, pendant l'année expirée le 30 1871.

VAPEUR "LADY HEAD."	$ cts.	$ cts.
Dépense du 1er janvier au 30 juin. La dépense du semestre précédent est portée au compte de la police de marine.		
Feuille des salaires	4,090 32	
Provisions	1,183 86	
Charbon	1,115 61	
Déboursés généraux	3,013 57	
Réparations	4,096 51	
		13,499 87

RELEVÉ des dépenses du service des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
W. H. Rogers, salaire	789 03	
do déboursés et frais de route	250 00	
W. H. Venning, à compte sur ses dépenses	257 25	
Salaires des gardes-pêche et gardiens	6,074 33	
Déboursés do	1,588 41	
Commission pour la perception du droit sur les licences de pêche	43 40	
Déduction sur salaire de W. H. Rogers pour fonds de retraite	32 88	
		9,035 30
PISCICULTURE ET PASSES-MIGRATOIRES.		
Salaires d'agents pour les comtés d'Halifax et de Pictou	....	501 50
		9,536 80

RELEVÉ des dépenses du service de la police de marine, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
VAPEUR "LADY HEAD" (*jusqu'au 1er janvier* 1871).		
Feuille des saiaires	4,804 21	
Provisions	1.507 47	
Charbon	1,409 98	
Déboursés généraux	1,499 00	
Réparations	307 13	
		9,527 79
GOELETTE "IDA-E."		
Affrétement	1,573 54	
Feuille des salaires	2,263 96	
Provisions	207 70	
Déboursés généraux	211 35	
		4,256 55
GOELETTE "SWEEPSTAKE,"		
Affrétement	1,351 79	
Feuille des salaires	2,344 24	
Provisions	660 17	
Déboursés généraux	657 35	
		5,013 55
GOELETTE "S. G. MARSHALL."		
Achat	2,775 95	
Chaloupes	102 00	
Feuille des salaires	481 16	
Provisious	76 70	
Déboursés généraux	771 99	
		4,205 90
POLICE DE MARINE.		
Salaire du capitaine Scott	410 96	
Chaloupe	60 09	
Uniformes	346 35	
Déboursés	89 52	
		906 83
		23,910 62

DÉTAIL de dépenses diverses, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Secours aux familles de l'équipage de la goëlette naufragée "Ocean Traveller".	1,600 00	
Récompense à trois hommes qui se sont gelé des membres en faisant la tentative d'aller porter des provisions à l'île Flint	600 00	
Pour leur traitement médical	350 00	
		2,550 00
Enquêtes sur naufrages.		
J. Mitchell, à compte sur dépenses	100 00	
L. J. Burpee, services	40 00	
		140 00
Examen de capitaines et seconds.		
Capitaine Scott, appointements	526 02	
Capitaine Scott, déboursés et frais de route	159 78	
Ameublement de bureau	180 00	
Retenue pour fonds de retraite sur le salaire du capitaine Scott	21 92	
Capitaine Pritchard, dépenses	30 40	
		918 12
		3,608 12

ETAT des recettes de la branche de la Nouvelle-Ecosse du Département de la Marine et des Pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

		$ cts.	$ cts.
	SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.		
	Ile de Sable.		
1870. Sept. 8.....	Vente d'atocas, 1869, montant reçu, septembre 1870	599 73	
	do de poneys	360 39	
	do d'huile	65 74	
1871. Mai 10	do d'atocas	85 15	
Juin 30	Part sur le produit de la vente de l' "Alecto."	393 43	
	do do du "M. & F. Robbins"	65 53	
	Vente d'atocas	280 42	1,850 9
	Phares et Côtes.		
Mai 11	Vente de futailles vides	146 90	14 90
	VAPEURS.		
	Steamer "Druid."		
1870. Juillet 15...	Vente d'une vieille chaloupe	22 00	22 00
	PÊCHERIES.		
1871. Avril 22	Amendes par contraventions	161 94	161 94
	REVENU CASUEL.		
Avril 12	Vente de vieux tuyaux de chaudière et de provisions endommagées.	85 92	92
	RETENUE POUR FONDS DE RETRAITE.		
	Sur salaires : Service des phares et des côtes	665 64	
	do Ile de Sable	14 69	
	do Bureau de la Marine et des Pêcheries	98 63	
	do Pêcheries	32 88	
	Examen des capitaines et seconds	21 92	833 76
			3,100 91

APPENDICE No. 6.

RAPPORT DE LA BRANCHE DU NOUVEAU-BRUNSWICK DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les opérations de cette branche du département pour l'année expirée le 30 juin 1871.

Service des phares et des côtes.

Les phares placés sous le contrôle de ce département ont tous été régulièrement visités par l'inspecteur.

Les approvisionnements ont été envoyés à temps et à peu de frais.

J'apprends de différentes sources que les phares sont soigneusement entretenus et qu'ils sont hautement appréciés par le grand nombre de bâtiments qui fréquentent les parages éclairés par ces signaux secourables.

Depuis mon dernier rapport, il a été construit un phare sur l'Ile Caraquet, au prix de cinq cent quarante-sept piastres $\frac{77}{100}$ ($547 77) ; un autre à Dalhousie, au prix de huit cent trente-six $\frac{32}{100}$ ($836 32) et deux petits phares à Bathurst, au prix de six cent quatre-vingt treize piastres $\frac{66}{100}$ ($693 66). Au Grand Lac, on a aussi bâti un petit phare qui a coûté quatre cents piastres ($400). Il a été allumé le trois mai.

Ces phares en diminuant le nombre des naufrages et les hasards de la navigation, ont eu pour effet d'encourager le commerce côtier de ces provinces, qui a pris ces années dernières un développement marqué.

Le choix des lieux où les phares ont été placés a été approuvé sans réserve par des hommes qui ont une excellente expérience du service maritime.

Il y a encore d'autres endroits qui ont grand besoin d'être éclairés.

Je sais que cette nécessité ne vous a point échappé. L'un de ces endroits, qui est très-important, est la Pointe Cassie pour laquelle le phare donné à l'entreprise est actuellement en voie de construction. Ce phare va rendre les plus grands services au commerce considérable du Détroit de Northumberland et du Port de Shédiac, qui est aujourd'hui le terminus du chemin de fer Européen et Nord Américain et le port d'arrêt ou de destination des steamers qui font le service du golfe.

Il est d'autres points qui, il faut l'espérer, ne seront pas longtemps sans ces feux protecteurs, car l'importance du commerce de la Province dans ces parages exige qu'on lui donne les guides et les sauvegardes nécessaires. Parmi ces points, je dois mentionner le goulet de l'entrée sud du port de Shippegan sur lequel vous m'avez donné ordre de m'enquérir. On ne saurait exagérer l'importance de ce chenal pour la classe nombreuse de vaillants pêcheurs qui passent ce goulet, allant aux lieux de pêche ou en revenant. Comme l'eau est maigre, il faut de grandes précautions pour gagner le port, surtout par les gros vents, même en plein jour.

Il y a quelques années, j'ai été appelé en ma qualité de coroner du district, à tenir une enquête sur les corps de trois frères, qui s'étaient noyés tous trois en essayant de diriger leur barge dans le goulet par une tempête de vent de sud. En l'absence d'amarque pour se guider, ils touchèrent sur l'un des bords du chenal et chavirèrent. Un phare bâti sur l'île serait une reconnaissance pour le jour aussi bien que pour la nuit, et donnerait sans doute de l'activité au commerce de ce district important, en protégeant la vie des hommes de mer.

La même remarque s'applique aux autres goulets qu'on rencontre le long de la côte, par-

mi lesquels ceux de Tracadie, de Tabusintac et de Néguac. Le plus important est celui de Shippegan ; vient en second lieu celui de Néguac.

Les phares érigés dernièrement sur l'île Wolf méridionale et l'île Bliss sont de très-utiles additions à l'éclairage de la Baie de Fundy. A ce sujet, je prendrai la liberté de transcrire la communication suivante, bien que je l'aie reçue à une date qui va au-delà de celle à laquelle se termine mon rapport.

St. Jean, N. B., 27 décembre 1871.

M. Harding :

Monsieur,—Je descendais la Baie de Fundy le 15 décembre, dans le navire *Juventa*, de Liverpool. A 6 p. m. étant à une distance de six milles de la Pointe Lepreau, portant N. N. O., j'ai découvert une lumière à l'ouest du navire. J'ai dit aussitôt que c'était le phare de l'île Wolf méridionale, car j'avais entendu parler qu'on devait l'allumer. Je m'attendais à voir un feu tournant ou à éclats, mais en approchant j'ai trouvé que c'est un simple feu blanc fixe. Je suppose qu'il a été commis quelque erreur à ce sujet, car il y a plusieurs lumières de cette espèce dans ces localités, savoir : à la Pointe Lepreau, à Swallow's Tail, à Head Harbor et à West Quoddy. Je remarquai cette nuit là, pour la première fois, que l'Ile Bliss était éclaireé d'un feu rouge fixe. Je pensai alors qu'il était bien situé et qu'il serait très-utile. Le 18 décembre, je remontais la Baie de Fundy dans la barque *Fanny Atkinson*. A 4 h. p. m. j'avais l'île Bliss au N. ¼ E. à une distance de huit milles par vent E. S. E. Je ne pus qu'avec beaucoup de difficulté distinguer la lumière des hauteurs couvertes de neige, mais connaissant bien l'aspect des terres et les formes des montagnes, je réussis à la reconnaître. Le vent s'éleva avec accompagnement de neige épaisse, le baromètre marquant 29°, et je me dirigeai sur le phare de l'Ile Bliss, sachant qu'il serait allumé à la tombée de la nuit. Nous le découvrîmes à 6 p. m. et entrâmes nous mettre à l'abri dans le havre. Nous fûmes tous d'avis que le phare de Bliss avait cette nuit-là bien fait son devoir. Si nous eussions été obligés de nous tenir en dehors du havre pendant la nuit, nous n'aurions pu éviter d'être jetés à la côte.

Bien respectueusement à vous,

Samuel Rutherford,

Pilote lamaneur St. Jean, N. B.

Un phare avec une lumière tournante ou à éclats de moyenne grandeur, sur le Cap Spencer dans la Baie de Fundy, serait très-utile aux navires qui naviguent dans ces eaux. L'endroit est admirablement situé pour y placer un phare et l'accès en est facile.

HUILE.

L'huile dont on s'est servi pour l'éclairage des phares vient des sources du Haut Canada, et m'a paru être aussi bonne que les échantillons ordinaires que j'ai vus venant de cette partie du pays.

Pendant l'été, il n'a été fait que peu de plaintes sur ses qualités éclairantes, mais après que le froid a commencé à se faire sentir, elle n'a pas aussi bien brûlé et on n'en a pas été satisfait. Les gardiens disent que, par un froid modéré, l'huile gèle assez pour qu'il soit très-difficile et quelques fois impossible d'entretenir la lumière.

Je n'ai point vu le résultat de l'essai de ces huiles, mais il est évident que leur gravité spécifique n'est pas celle que doit avoir l'huile destinée à l'éclairage d'hiver, car la gravité qui en été peut rendre la combustion facile n'a plus le degré nécessaire, lorsqu'il s'agit de l'éclairage de points exposés pendant la saison rigoureuse.

Je comprends que cette question présente des difficultés assez grandes. Peut-être s'applique-t-on davantage dans les essais à constater les propriétés explosibles que les qualités éclairantes de l'huile, et la benzine est séparée de l'huile, ce qui arrive aisément dans le cours

du procédé de la distillation. Il y a peu de danger que les huiles canadiennes soient explosives.

On peut en été obtenir une bonne lumière d'une huile beaucoup plus dense que celle dont on doit faire usage en hiver dans les endroits exposés. Si une certaine partie des huiles, réservée pour les temps froids, était d'une pesanteur spécifique moindre, le département obtiendrait l'uniformité dans l'éclat des feux et obvierait aux difficultés dont on se plaint aujourd'hui.

Des réservoirs en tôle ont été fournis à tous les phares et ont servi à faire une bonne épargne d'huile.

L'inspecteur a visité en personne les bouées et balises aux différents ports et les hôpitaux de marine, et il a fait rapport que ces deux services sont exécutés avec efficacité.

Les détails de la dépense pour l'entretien des phares, sifflets d'alarme, bouées et balises, hopitaux, et pour les marins naufragés, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871, se trouvent à l'Appendice ci-annexé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. H. Harding,

Agent du département de la Marine et des Pêcheries pour le Nouveau-Brunswick.

A l'Honorable P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses du service des phares et des côtes du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

A qui Payé.	Service.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Salaires et allocations des gardiens de phares.			
E. Ross	Salaire comme gardien de la balise-lumière, havre de St. Jean		400 00	
	Réparations et approvisionnements do do		192 10	
J. Coughlan	Salaire comme gardien du phare de la Pointe aux Chênes, Miramichi		100 00	
	Réparations et approvisionnements do do		46 50	
T. Lewis	Salaire comme gardien du phare de Preston's Beach		100 00	
	Réparations et approvisonnements do		7 75	
G. Rogers	Salaire comme gardien du phare de l'Ile au Renard		200 00	
	Réparations et approvisionnements do		442 01	
J. Henneberry	Six mois de salaire comme gardien du phare du Cap Enragé		200 00	
	Réparations et approvisionnements do do		36 61	
Geo. Tingley	Six mois de salaire comme gardien du phare du Cap Enragé		200 00	
C. Theal	Salaire comme gardien du phare de la Pointe aux Chênes, St. Jean		80 00	
	Réparations et approvisionnements do do		4 05	
T. Kerr	Salaire comme gardien du phare de l'Ile Caraquette		169 40	
	Réparations et approvisionnements do		769 56	
W. Hay	Salaire comme gardien du phare de la Pointe Escuménac		400 00	
	Réparations et approvisionnements do		168 56	
W. B. McLaughlin	Salaire comme gardien du phare de l'Ile Gannet Rock		840 00	
	Réparations et approvisionnements do		695 25	
J. Clark	Salaire comme gardien du phare de l'Ile aux Meules		400 00	
	Réparations et approvisionnements do		164 76	
F. Russell	Salaire comme gardien du phare de Grant's Beach		100 00	
	Réparations et approvisionnements do		7 75	
J. N. Williams	Salaire comme gardien du phare de l'Ile de Green Head		80 00	
J. R. Snell	do .... do Head Harbor		400 00	
	Réparations et approvisionnements do		107 00	
E. Buzza	Salaire comme gardien du phare de No Man's Friend		80 00	
J. McConneil	do .... do Miscou		500 00	
	Réparations et approvisionnements do		179 75	
J. H. Hagan	Salaire comme gardien du phare de la batture d'Oromocto		80 00	
	Réparations et approvisionnements do		10 00	
G. Thomas	Salaire comme gardien du phare de la Pointe Lepreau		400 00	
	Réparations et approvisionnements do		139 12	
A. Reed	Salaire comme gardien du phare de l'Ile aux Perdrix		500 00	
	Réparations et approvisionnements do		882 74	
J. Davidson	Salaire comme gardien du phare de l'Ile du Portage		200 00	
	Réparations et approvisionnements do		75 40	

W. Love	Salaire comme gardien du phare de Quaco		400 0	
	Réparations et approvisionnements do		267 46	
F. Richards	Salaire comme gardien du phare de Richibouctou		160 00	
	Réparations et approvisionnements do		16 00	
J. Bent	Salaire comme gardien du phare au Cap Jourimain		200 00	
J. W. Cauldfield	do do de la Pointe de Sable		80 00	
J. Hendrickson	do do de l'Ile Shédiac		200 00	
G. A. Pendlebury	do do de St. André		300 00	
	Réparations et approvisionnements do		126 67	
J. Kent	Salaire comme gardien du phare de Swallow Tail		400 00	
	Réparations et approvisionnements do		248 43	
J. Conolly	Salaire comme gardien du phare de l'Ile Machias Seal		664 00	
	Réparations et approvisionnements do		461 71	
J. D. Wilmot	Salaire du gardien du phare de Wilmot's Bluff		80 00	
J, H. Crosby	Ingénieur, sifflet d'alarme, Pointe Lepreau, jusqu'au 31 mars		300 00	
	Réparations et approvisionnements do do		1,596 90	
W. Gallant	Ingénieur, sifflet d'alarme, Pointe Lepreau, jusqu'au 30 juin		160 00	
J. Wilson	Salaire comme ingénieur du sifflet d'alarme de l'Ile aux Perdrix		400 00	
W. Cameron	do assistant do do		240 00	
	Réparations et approvisionnements do		1,438 29	
L. Arseneau	Quinze jours de salaire, phare Dalhousie		30 00	
W. Y. Cox	do do à la Pointe Cox		12 75	
J. Harley	Une année de salaire comme inspecteur		1,200 00	
do	Compte, frais de route		350 00	
				18,630 83
	Bouées et Balises.			
	Miramichi.			
H. Kelly	Nouvelles bouées	60 00		
F. Martin	Service des bouées	98 00		
J. Wills	do	16 00		
	do	14 00		
B. Poirier	Payé à diverses personnes	12 00		
G. W. Smith	Peinturage	14 00		
J. F. Kay	Chaînes	57 24		
C. Sargeant	Cerclage	30 00		
D. Creighton	Fer	9 30		
A. Yeates et fils	Divers	16 00		
M. M. Sergeant	Pose de bouées	180 00		
A. McEachern	Emmagasinage	32 00		
J. Harley	Enlèvement de bouées	8 00		
S. Wolf			546 54	
	Caraquet.			
R. Young	Enlèvement de bouées, etc	29 43		
do	Mise en place do	57 70		
A. Yeats et fils	Chaînes	37 55		
			124 68	

ETAT des dépenses du service des phares et des côtes du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

A QUI PAYÉ.	SERVICE.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Richibouctou.			
J. B. Foster	Pour divers ouvrages		200 01	
	St. George.			
G. Holland	Enlèvement de bouées	22 00		
W. McLeod	do do	14 00		
C. Grearson	do do	12 00		
do	Pose de neuf bouées	75 00		
A. Campbell	Enlèvement de bouées	16 00		
J. Fisher	do do	16 00		
do	Pose de quatre bouées	35 00		
J. Campbell	Divers ouvrages	19 00		
			209 00	
	St. Etienne.			
Z. Chapman	Enlèvement, pose et réparations de bouées		97 62	
	Dalhousie.			
D. Stewart	Divers		129 14	
	St. André.			
W. Whitlock	Enlèvement et mise en place des bouées		102 97	
	Shippegan.			
W. Taylor	Pose de bouées, etc.		130 54	

	Bouctouche.			
J. Geddes	Pour enlever les débris d'un naufrage	40 00		
H. B. Smith	Service des bouées	20 00		
do	do	37 00		
J. Ferguson	do	139 49		
			236 49	
	Baie Verte.			
W. Harper	Service des bouées	....	15 00	
	Bouée à cloche—St. Jean.			
J. King	Transport par chaloupe	25 30		
W. Lewis	Réparations	19 85		
Blackster et Whitnock	Peinturage	14 32		
			59 47	
	Balise-lumière de Reed's Point.			
Compagnie du gaz	Compte de gaz pour 12 mois	60 00	60 00	
				1,911 46
	CONSTRUCTION.			
	Petits phares de Bathurst.			
E. Chanteloup	Réflecteurs de lampes, etc	157 36		
Wm. Thomson	Contrat	450 00		
T. DesBrisay	Rédaction d'un contrat pour louage de terrain	11 86		
L. H. Napier	Sondage du chenal (à cause du changement de cours)	64 50		
			683 66	
	Phare Dalhousie.			
S. McGregor	Montant sur contrat	500 00		
C. Garth et Cie	Lanternes, réflecteurs, etc	206 67		
J. Hawes et Cie	Glaces	60 22		
E. Chanteloup	Lampes, becs circulaires, etc	217 28		
A. S. Wallace	Fret	41 06		
J. Harris	Poële, etc	45 29		
S. McGregor	Dépenses diverses	10 91		
			1,081 43	

ETAT des dépenses du service des phares et côtes du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Phare à la Pointe Cox.			
Clark et Stackhouse	Contrat	495 00		
E. Chanteloup	Réflecteur, etc	103 10		
J. R. Cameron et Cie	Mèches, etc	9 25		
			607 35	
	Cap Jourimain.			
W. H. Tuck	Payé à M. Allen pour emplacement du phare	200 00		
John Duffy	Fret de la lanterne	100 00		
Jas. A. Mahood	Arpentage et plans	62 00		
W. H. Tuck	Services professionels	28 34		
Jas. W. Harper	Petits comptes	280 02		
			670 36	
				3,042 80
	Compte Général.			
Prowse frères	Réservoirs à huile		735 00	
Clark et Francis	Huile		1,205 52	
J. Livingston	Impressions et annonces		131 43	
J. Letson	Fret		14 63	
J. Haws et Cie	Huile et peinture, etc		780 70	
C. A. Robertson	Charriage		8 50	
Willis et Davis	Annonces		47 72	
Milock et Jordan	Fret sur huile et peinture		33 50	
Chemin de fer E. et N. A	Fret sur huile		29 50	
W. et J. Anslow	Annonces		59 00	
W. M. Smith	Essais d'huiles		19 00	
J. Anderson	Jaugeage de l'huile		29 40	
J. King	Transport d'approvisionnements en chaloupe		22 20	
J. A. Mahood	Divers plans		14 00	
Succession de S. Walker	Bidons pour l'huile		27 34	
J. et T. McAvity	Ferronnerie		20 26	
J. Brown	Fret		15 15	
W. H. Tuck	Rédaction d'un acte		5 50	
Milock et Jordan	Loyer de magasin		41 67	
J. J. Munroe	Pupitre pour bureau		12 00	
J. Bullimer	Arpentage d'emplacements de phares		10 00	
"Religious Intelligencer"	Annonces		6 00	

"Church Witness"	do		5 00	
E. Chanteloup	Lampes, cheminées, mèches, etc		209 75	
Fitzpatrick frères	Enmagasinage d'huiles		40 52	
D. Maine	Annonces		4 50	
F. A. Fitzgerald et Cie	Huile		1,300 32	
R. R. Call	Fret		71 81	
J. R. Cameron	Cheminées, etc		6 35	
Lussier et Cie	Annonces		16 72	
G. W. Smith	Divers petits déboursés		99 58	
				5,022 57
				28,607 66

APPENDICE No. 7.

Etat des dépenses du service des steamers du gouvernement, pendant l'année expirée le 30 juin 1871, et aussi des subventions payées pour communications par steamers.

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Napoléon III.			
Capt. E. Gourdeau	Une année de salaire comme capitaine	800 00		
J. U. Gregory	do do des officiers et de l'équipage	5,098 11		
			5,898 11	
J. Eden	Provisions	73 10		
J. Archambault	do	282 93		
L. Arel	do	872 61		
J. C. Nolan	do	849 89		
L. Glass	do	52 30		
L. Marois	do	174 01		
F. Laflamme	do	157 61		
D. McCallum	do	15 90		
R. Shaw	do	23 04		
A. Goldstein	do	10 00		
E. Powell	do	8 20		
O. Lemieux	do	60 08		
M. Paradis	do	47 67		
L. Arel	do	117 40		
			2,744 74	
John Hill	Compas, vitres, etc., etc	110 75		
S. O. Leary	Ciment	167 32		
Grenier et Parent	Barils à eau	13 90		
A. Le Moine	5% sur le salaire des capitaines, pour fonds des pilotes invalides	40 00		
Capt. Gourdeau	Pilotage	100 00		
H. Rouillard	Lavage et racommodage	103 12		
J. U. Gregory	Main-d'œuvre, embarquement du charbon, charriage, etc., etc	468 34		
Compagnie de charbon de l'Acadie	Charbon de terre	247 50		
Crawford et fils	do	525 00		
I. M. Tardivel	Peinture, etc	5 50		
J. Gaudry	Articles de marine	144 65		
A. Hamel et fils	do	75 12		
			2,001 20	
J. U. Gregory	Gages des ouvriers employés aux réparations	3,195 30		
L. Gagné	Répations, gages des ouvriers et matériaux pour reparations	1,562 70		

H. Dinning	do	mise en docks, etc., matériaux	510 12		
J. Plante	do	peinturage	52 38		
R. Neil	do	plaque de chaudière, courbe de fer et gages d'ouvriers	2,135 40		
H. S. Scott	do	divers	24 63		
G. Bissett	do	dés de métal, etc	487 50		
S. Peters	do	plancher de pont, etc	1,216 52		
Trudel et Voyer	do	divers	126 60		
G. T. Phillips	do	pompes, reniflard, robinet de vidange, etc	257 90		
C. Le Mesurier	do	divers	23 10		
S. Bedard	do	do	137 92		
B. Huot	do	do	50 00		
John Flett	do	do	44 00		
P. Whitty	do	forets, outils, etc	787 37		
Trudell et Campbell	do	daviers de fer, etc	172 15		
H. Fitzhenry	do	divers	20 00		
C. et U. Wurtle	do	do	56 05		
S. Duffit	do	do	15 00		
R. Blakiston	do	couvercles d'écoutille, tourmentins, etc	106 43		
Carrier, Paine et Cie	do	tour, machine à planer et matériaux	311 58		
J. O. Donahoe	do	divers	7 50		
R. et S. Armstrong	do	do	24 00		
J. Boivin	do	do	9 62		
Ryarson et Powell	do	do	14 00		
Cie. des bateaux-à-vap. des ports du Golfe	Manivelle	do	48 00		
R. McDonald	Réparations,	do	75 00		
				11,470 77	
G. Couture	Gardien		91 33		
J. Blais	Hivernage		50 00		
J. Laird	Quaiage		20 00		
Chemin de fer Grand Tronc	Frais de transport		158 47		
Cie. des remorqueurs du St. Laurent	Transport de matériaux		43 61		
Allan, Rae et Cie	Fret		139 84		
T. H. Oliver	Usage de dock		408 00		
J. U. Gregory	Divers comptes		331 21		
				1,242 46	
					23,357 28
		Druid.			
Capt. A. Marmen	Une année de salaire comme capitaine		800 00		
J. U. Gregory	do	do des officiers et de l'équipage	3,953 10		
				4,753 10	
A. Marmen	Déboursés		286 65		
L. Arel	Provisions		733 03		
L. Marois	do		104 48		
T. K. Laflamme	do		128 72		
J. C. Nolan	do		326 89		
E. Powell	do		18 20		
R. Shaw	do		17 68		
				1,615 65	
U. C. Adams	Chardon de terre		120 00		
C. Porter	do		393 25		

ETAT des dépenses du service des steamers du gouvernement, subventions, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	" *Druid.*"—Suite.			
Compagnie de charbon de l'Acadie	Charbon de terre	321 75		
H. Rouillard	Lavage et raccommodage	103 20		
C. Sullivan	Réservoirs à eau et chaînes	105 00		
A. Le Moine	5% sur le salaire des capitaines pour fonds des pilotes invalides	40 00		
Capt. A. Marmen	Pilotage	100 00		
T. H. Oliver	Dock et hivernage	400 00		
Hamel et frères	Approvisionnements	67 46		
Vapeur "Kate"	Remorquage	10 00		
Cie. des remorqueurs du St. Laurent	do	25 00		
Chemin de fer du Grand Tronc	Fret	210 26		
Middleton et Dawson	Papeterie	35 07		
J. Campbell	Plan de chaudière	10 06		
J. Landry	Gages comme gardien	80 00		
Cie. des remorqueurs de Québec	Remorquage	40 00		
John Laird	Quaiage	25 50		
G. T. Cary	Annonces	11 44		
J. J. Foot	Papeterie	8 42		
A. Côté	Annonces	7 20		
J. U. Gregory	Main-d'œuvre, embarquement du charbon, charriage et petites dépenses	293 14		
			2,406 69	
do	Gages d'ouvriers employés aux réparations	2,393 28		
L. Gagné	Réparations, gages, gages des ouvriers et matériaux	1,320 90		
J. Trudel	do gages d'ouvriers en fer et en cuivre	306 70		
G. Bisset	do chambre à vapeur, soupapes, robinets, barres de fournaise, etc.	1,410 86		
Trudel et Voyer	do divers	70 72		
G. T. Philips	do pompe, plomberie, etc	524 34		
S. Peters	do bois de construction, etc	286 70		
S. Bédard	do divers	74 39		
J. Racine	do do	26 13		
A. J. Venner	do do	48 00		
R. Neil	do ouvrage fait à la nouvelle chaudière	850 00		
C. et U. Wurtle	do fer et rivets	378 90		
Ross et Cie	do divers	84 43		
J. M. Tardivel	do peinturage	113 89		
A. Mulholland	do divers	16 50		
J. Racine	do do	60 90		
G. T. Railway	Fret de tubes	80 75		
C. Samson	Réparations	42 59		
J. Bowen	do	16 01		

J. Marmen	Charriage des matériaux	47 13		
H. Dining	Divers	41 72		
J. U. Gregory	Divers comptes	386 41		
			8,681 28	17,456 72
	"Lady Head," du 1er janvier au 30 juin.			
Capit. P. A. Scott	Salaire pour les mois de janvier et février	205 48		
H. W. Johnston	Gages des officiers et de l'équipage, du 1er janvier au 30 juin	3,477 82		
			3,683 30	
J. F. Phelan	Provisions	61 65		
James Scott	do	228 39		
Lockhart et McLeod	do	47 44		
Lordly et Stimpson	do	503 15		
W. H. Naufts	do	60 89		
F. W. Fishwick	do	73 27		
H. Montgomery et Cie	Réparations à la chaudière	749 91		
W. S. Symonds et Cie	do machine, etc	2,408 82		
J. Hunter	do do	583 37		
H. Cook	Divers	67 50		
G. Matson	Gages d'ouvriers	128 00		
J. E. Lawler et Cie	Divers	87 78		
Capit. Scott	Gages d'ouvriers	248 01		
J. E. Butler	Divers	29 70		
J. Hogan et fils	Bois de construction	106 14		
J. Bowser	Divers	63 75		
O. C. Herbert	do	35 77		
J. Duff	do	34 66		
S. W. Marvin	do	69 94		
			5,588 14	
H. W. Johnston	Gages d'ouvriers	67 75		
T. et S. Dewolf	Ciment	59 40		
Compagnie de charbon de l'Acadie	Charbon de terre	965 35		
M. Phelan	Embarquement du charbon	58 48		
T. D. Corbett et Cie	Charbon de terre	35 00		
Compagnie de charbon de l'Acadie	do	49 30		
J. P. Mott	Suif	103 86		
J. Stairs	Huile d'olive	131 83		
Fraser, Reynolds et Cie	Bourrelets de caoutchouc	46 20		
do do	Huile d'olive, etc., etc	199 47		
G. Matson	Alloué à l'équipage pour un voyage à l'Ile-au-Sable	142 62		
J. J. Scriven	Pain	78 80		
Dixon frères	Chaloupe	80 00		
J. Melvin	Seaux	9 60		
T. Forham	Voilerie	1 71		
H. E. Kinney	Toile à nappe	12 92		
J. E. Butler	Rames	16 35		
J. Brandon	Roues	25 12		
D. Murphy	Peinturage	20 00		
Capit. Scott	Déboursés	358 89		
P. Shields	Ouvrage de forgeron	14 87		

ETAT des dépenses du service des steamers du gouvernement, subventions, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	" Lady Head."—Suite.			
J. Ead	Ancre, chaîne, etc	40 45		
Black frères et Cie	Articles de marine	421 24		
do	do	282 13		
J. et R. Seaton	Fret	59 99		
J. R. Jennett et Cie	Verrerie	39 39		
M. S. Brown	Coutellerie	20 88		
R. Pickford	Cordages, etc	87 98		
J. Stairs	Ferronnerie	13 39		
J. J. Scriven	Pain	27 45		
Black frères et Cie	Lignes, plomb, etc	16 26		
J. T. Wylde	Usage du chemin de fer maritime	204 30		
Duffus et Cie	Couvertures de laine	23 20		
Kent et Melvin	Eau	11 00		
J. A. Nickerson	Pilotage	11 00		
T. Wells	Lavage	10 07		
H. W. Johnston	Divers comptes à diverses personnes	462 18		
			4,228 43	
				13,499 87
	Compte Général.			
John Haws et Cie	Peinture et huile	1,909 60		
do do	Nouvelle chaudière, tubes, etc., etc	2,433 33		
do do	Nouvelle machine	2,433 33		
do do	do do divers, etc	973 33		
do do	do do do	1,460 81		
do do	Etoupe de coton, etc	48 58		
A. H. Murphy	355½ tonnes de charbons à $4 25	1,510 16		
C. Poston	473 do do $4 22⅓	1,998 42		
C. Harrison	439 do do $3 41	1,497 70		
Compagnie de charbon de l'Acadie	120 do do $2 25	270 00		
J. Eden	Fret des do do	210 00		
G. W. Laird et Cie	Provisions	776 34		
A. Lemieux	do	107 86		
Gregory et Young	do	95 40		
M. Paradis	do	43 60		
Roch et Stanly	do	37 50		
Dion et Dubeau	do	31 33		
W. R. Brodie	do	32 70		
M. Paradis	do	37 62		

J. Johnston	do	21 81		
H. Paré	do	64 92		
J. A. Mailloux	do	60 78		
Carrier et Dixon	do	22 00		
Steamer "Kate"	Remorquage	45 00		
H. Bradley	Bois de chauffage	51 60		
A. Trudel	do	12 60		
Bélanger et Gariépy	Peinture, etc.	20 59		
J. Eden	Loyer d'un quai pour charbon	85 00		
J. Archer	Bois de construction pour quai	99 00		
J. Eden	Réception et livraison de charbon	31 00		
J. Gaudry	Fournitures pour vaisseau	48 21		
S. Bedard	Tuyaux de poëles, etc., etc.	9 94		
N. Turcot	Fusées	14 00		
J. Boivin	Peinture	25 00		
T. Levesque	Réception et livraison d'approvisionnements	65 00		
G. Bissett	Diverses réparations	28 91		
J. U. Gregory	Indemnité comme témoin dans la poursuite contre le trois-mâts "Victoria"	67 80		
John Lane	Amarrage de bâtiments en déchargement de charbon	43 50		
W. Barbour	Service comme mécanicien consultant, au 30 juin	40 00		
J. J. Foot et autres	Impressions et papeterie	40 00		
J. U. Gregory	Divers comptes	295 14		
				17,100 21
	Dépenses du bureau.			
J. U. Gregory	Douze mois de salaire comme directeur	1,200 00		
E. E. Buteau	do do	600 00		
S. G. DeLisle	Fournitures de bureau	28 25		
J. U. Gregory	Menues dépenses	54 59		
				1,882 84
				73,296 92
	A déduire, différence de cours sur les comptes de la Nouvelle-Ecosse			360 01
				72,936 91

ETAT des dépenses du service des steamers du gouvernement, etc.—*Suite.*

NOMS DES PERSONNES AUXQUELLES DES SOMMES ONT ÉTÉ PAYÉES.	DÉTAIL DES DÉPENSES.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	RÉCAPITULATION.			
	Steamer "Napoleon III."	23,357 28		
	" "Druid"	17,456 72		
	" "Lady Head"	13,499 87		
	Compte général	17,100 21		
	Dépenses du bureau	1,885 79	73,299 87	
	A déduire, différence de cours		360 01	72,939 86
	SUBVENTIONS.			
Cie. des bat. à vap. de Québec et du Golfe	Entretien d'une ligne de communication par steamers entre Québec et les provinces maritimes	15,000 00		
Compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard	do do entre l'Ile du Prince-Edouard et Pictou, Nouvelle-Ecosse	1,600 00	16,600 00	
	A déduire, différence de cours		42 66	16,557 34

Fonds affectés au service des dits steamers, etc	$73,300 00
Dépenses	72,939 86
Balance	$360 14

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 8.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DES HOPITAUX DE MARINE DE SAINT-JEAN ET DE SAINT-ANDRÉ, N. B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

Les commissaires des hôpitaux de marine du port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, présentent respectueusement leur rapport annuel sur les hôpitaux confiés à leur surveillance, pour l'année expirée le 30 juin 1871,—et prennent la liberté de renvoyer, pour les détails sur la nature des maladies et leurs résultats à l'hôpital Kent, au rapport spécial du médecin de cet établissement. Vos commissaires sont heureux de faire connaître que ces hôpitaux sont administrés d'une manière qui mérite leur entière approbation, et peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec les autres institutions de ce genre.

Il restait au Kent, le 1er juillet 1870, 10 marins sous traitement ; il y a eu 119 nouvelles admissions—ce qui porte à 129 le nombre des marins traités à l'hôpital dans le cours de l'année. Sur ce nombre, 5 sont décédés, 5 sont partis sans leur certificat régulier de congédiement, 111 ont été renvoyés guéris et 8 étaient encore à l'hôpital le 30 juin 1871.

Au lazaret, sur l'île aux Perdrix, il a été admis du 2 mai au 15 juin 4 personnes atteintes de la petite vérole, l'une venant de la ville et les autres de la station de quarantaine ; toutes les quatre ont été renvoyées parfaitement guéries de la contagion.

Les comptes trimestriels de dépense, avec les pièces justificatives et le détail des sommes reçues de votre département, ont été dûment approuvés; et vos commissaires soumettent maintenant leur état de compte annuel pour l'année expirée le 30 juin 1871, lequel se monte à la somme de $4,026, 41, qui a été reçue régulièrement par versements trimestriels de votre département. La dépense de cette année a été inférieure de $216, 15 à celle de l'année précédente.

On a fait faire une couverture neuve aux vieux bâtiments, qui en avaient besoin, et d'autres petites réparations, afin de mettre les bâtiments et les terrains en bon état de service.

L'ancienne clôture sur la limite sud va être renouvelée, et cette amélioration complètera la restauration de l'enceinte.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN WARD,
WILLIAM DOHERTY,
cLAUCHLAN,
N WISHART.
} *Commissaires.*

Hon. Peter Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

Rapport de l'hôpital de marine de Saint-André, Nouveau-Brunswick.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, comme médecin-surintendant de cet hôpital, pour l'année expirée le 30 juin 1871.

Il y a eu onze admissions pendant cette période. Un vieux marin, atteint de nombreuses infirmités, est mort, un autre est resté sous traitement, et le reste a été renvoyé guéri.

Six marins ont été visités hors de l'hôpital. Le nombre total des malades traités a été de dix-sept.

La durée du traitement a varié de trois jours à douze semaines.

Madame Day, gardienne et infirmière, a été payée pour près de 24 semaines de pension et de soins.

Le nombre des admissions à l'hôpital ne paraît pas augmenter *pari passu* avec la marine du comté ; ce qu'il faut attribuer, comme j'en ai fait la remarque dans un précédent rapport, à ce que plusieurs marins aiment mieux se faire soigner dans leurs familles ; et on peut en conclure que la moyenne de dépense de l'hôpital ne sera pas dépassée dans les circonstances présentes.

La situation et les installations de cet hôpital le rendent éminemment propre à recevoir les marins invalides, infirmes ou vieux ; plusieurs de ces marins, ne pouvant plus faire leur métier, restent dans les grands hôpitaux de marine du Canada, et, dans certaines saisons, y occupent une place qui devrait être affectée pour les cas de véritable urgence. Je prends donc la liberté de signaler à votre attention l'opportunité de se servir de cet établissement comme d'hôpital des marins invalides pour la Nouvelle-Ecosse, aussi bien peut-être que pour le Nouveau-Brunswick.

Dépenses.

Trimestre expiré le 30 septembre 1870	$174	93
" " 31 décembre 1870	112	36
" " 31 mars 1871	151	37
" " 30 juin 1871	145	41
	$584	07

Recettes.

Reçu de G. W. Smith, écuyer, agent du département de la marine et des pêcheries à St. Jean, pour couvrir les dépenses trimestrielles ci-dessus..........$584 07

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. T. Gove,

Médecin-surintendant de l'hôpital de marine.

A l'honorable P. Mitchell,

Ministre de la marine et des pêcheries.

APPENDICE No. 9.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE LA POLICE DU PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

BUREAU DU COMMISSAIRE DE LA POLICE DE LA PUISSANCE,
MONTRÉAL, 31 octobre 1871.

Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 23, où vous demandez le compte-rendu des opérations de la police fluviale de Montréal pendant l'année expirée le 30 juin 1871, afin de le livrer à l'impression pour qu'il puisse être déposé devant le parlement lorsque celui-ci s'assemblera, avec l'état des dépenses, etc., pour la même période,—j'ai l'honneur de soumettre un état numérique des arrestations, et un état des salaires et autres dépenses du corps de police pendant l'année fiscale dont s'agit.

Le corps, ayant le complet autorisé, c'est-à-dire se composant d'un constable en chef, de quatre sergents et de vingt hommes, a été assermenté (suivant l'acte 31 Victoria, ch. 73), le 11 avril 1870, que la navigation a commencé sur le St. Laurent.

Durant les mois d'hiver, il consistait en un chef et quatre sergents, chargés d'accomplir tout le service nécessaire, dont j'ai fait connaître la nature dans mes rapports précédents.

Le nombre total des arrestations pour des offenses diverses a été de cinq cent soixante, tandis que l'année dernière, il avait été de trois cent quatre-vingts; ce qui accuse une différence en plus de cent quatre-vingts, ou un accroissement de deux c cnt quarante sur les deux années précédentes.

On a donné protection et temporairement abri à deux cent vingt-quatre malheureux indigents sans asile,—soit à six de moins que l'année dernière.

Malgré toutes les précautions prises pour prévenir les accidents, vingt-huit personnes se sont noyées, soit dans le canal ou dans le fleuve, outre un individu qui s'est suicidé en se précipitant dans le canal. Cinquante-sept autres personnes tombées à l'eau ont été sauvées. Total, quatre-vingt-six. Il est bien probable que les cinquante-sept dernières auraient aussi perdu la vie, s'il ne leur avait pas été porté secours.

Un grand nombre de personnes, ayant reçu de graves blessures par accident à bord des bâtiments ou sur les quais, ont dû être transportées à l'hôpital général, et plusieurs à leurs domiciles. Le département de la marine et des pêcheries, à la première demande qu'on lui en a faite, a bien voulu autoriser l'achat d'un brancard, que les médecins réclamaient fortement. En même temps que cette civière épargne au blessé le surcroît de souffrances qu'occasionnait l'ancien mode de translation, il permet aux hommes de la police de le transporter avec plus de soin et de diligence. On n'a pas cru nécessaire de tenir un état détaillé des accidents de cette nature, parce qu'une fois les blessés emportés, la tâche de la police est finie.

Pendent l'année, 67 matelots en état de désertion ont été arrêtés. La plupart ont été envoyés en prison pour le temps que leurs navires resteraient dans le port, et le jour de l'appareillage, ont été reconduits à leurs bords respectifs.

Une partie très-importante du service qu'accomplit la police fluviale, c'est le maintien de la paix et du bon ordre parmi les équipages. Les hommes assistant à l'arrivée et au départ des paquebots et bateaux à vapeur à passagers, qui sont en grand nombre, et souvent aussi des bateaux traversiers, leurs courses sont fréquentes.

Le coroner a tenu un nombre inusité d'enquêtes sur des noyés ou des personnes ayant perdu la vie accidentellement sur les quais. Les causes de ces morts violentes ont été diverses et de celles qu'on ne peut prévenir—comme, par exemple, une chute du haut d'une vergue ou du beaupré sur le pont ou dans une allège rangée le long du navire ; des chevaux emportés, l'épuisement, etc., etc. Un homme a trouvé la mort dans des circonstances extraordinaires. Il s'était endormi sur un grand monceau de grain, que l'élévateur était en train d'absorber ; et peu à peu, à mesure que le tas s'écoulait, le malheureux glissa doucement jusqu'à ce qu'étant entré dans le courant d'aspiration, le tourbillon le saisit ; avant qu'on eût pu le dégager, car il était com-

plètement couvert par le grain, il fut axphyxié. Il est nécessaire que les hommes de la police qui se sont trouvés à des accidents, assistent aux enquêtes pour rendre témoignage, etc.

Il n'y a eu, pendant l'année fiscale, que deux incendies à bord de navires. Chaque fois, la police fluviale a donné l'alarme, et le feu a été éteint avant d'avoir fait beaucoup de dommage.

Comme vous le savez, la tâche d'un corps comme celui-ci ne cesse jamais ; il lui faut continuellement remplir presque tous les devoirs de son service. Ainsi, il ne se passe guère de jour qu'il ne soit appelé pour mettre fin à des querelles entre capitaines ou officiers et matelots, et souvent alors des agents reçoivent de graves blessures. Presque toujours en pareils cas les matelots sont ivres, et leurs passions échauffées par l'ivresse pendant l'intervention très-périlleuse. On comprend sans peine que des hommes, exposés à chaque instant à se trouver dans de telles situations, sont nécessairement choisis et doivent posséder autant de courage et de fermeté que de prudence et de jugement.

Il faut conduire les matelots ivres et tapageurs à la station de police ; et en l'absence des hommes qui les y conduisent, il est toujours à craindre qu'il ne se commette dans les endroits laissés sans surveillance d'autres offenses demandant une intervention immédiate.

Je reviendrai de nouveau ici, à ce propos, sur l'impossibilité, avec le présent effectif, de donner toute la protection convenable et nécessaire aux intérêts maritimes. Le département ne peut ignorer que la marine fréquentant le port a beaucoup augmenté en nombre et en tonnage, que le commerce acquiert par là une activité croissante, et que, sur le bord du fleuve, les constructions avec la population s'étendent et se multiplient de plus en plus. Mais aucune addition n'a été faite à la force de la police ; au contraire, il y a deux ans, le nombre des officiers et des hommes a été réduit de 38 à 25, nombre tout-à-fait insuffisant pour exercer cette surveillance continuelle que les docks exigeraient.

Si l'honorable ministre de la marine et des pêcheries veut bien accorder quelque attention à ce sujet, il verra que, comme il y a nécessairement deux brigades qui se relèvent tour à tour, l'une de dix hommes pour le jour et l'autre égalcment de dix hommes pour le service de nuit, il faut encore que chaque brigade se subdivise en sections de 5 hommes, afin que l'une se tienne sur les docks , etc., et l'autre au corps de garde. Par conséquent, pour surveiller une étendue de quai de plus de trois milles, où se pressent des navires de toutes grandeurs, il n'y a qu'un sergent et cinq hommes, et encore, le jour, pendant la plus grande partie des heures où la circulation est le plus active, deux de ces hommes au moins, sinon tous, se trouvent absents, occupés qu'ils sont à mener leurs prisonniers au poste ; ensuite, le lendemain matin, ils sont obligés de se présenter devant la cour de police avec les individus qu'ils ont arrêtés, et d'y attendre que leur tour vienne de faire leur déposition. Il est inutile que j'entre dans de menus détails ; mais je croirais manquer à mon devoir, si je ne portais pas énergiquement à la connaissance du département le fait que le nombre d'hommes composant le corps de la police fluviale de Montréal est tout-à-fait insuffisant pour protéger d'une manière convenable et sûre, dans le port, les personnes et les biens ; et je dois d'autant plus insister auprès de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries que de pressantes pétitions, etc., m'ont été adressées à ce sujet par les marchands, les armateurs et les autres intéressés, appuyées par la presse de cette ville,—jusqu'ici sans succès cependant ; mais il est à espérer, avec votre concours actif, que l'honorable ministre consentira à accorder telle augmentation de l'effectif qui lui paraîtra nécessaire dans les circonstances.

Je prendrai à cette occasion la liberté de représenter que le salaire actuel de ces hommes —une piastre par jour—est si minime qu'il leur permet à peine de procurer à leurs familles une pauvre subsistance. Le prix de la vie a augmenté ici de 15 à 30% ; les gages, la récompense du travail a augmenté à proportion pour tout le monde, mais non pas pour eux. En outre, leur emploi ne dure pas toute l'année ; car vous savez qu'ils sont congédiés l'hiver. C'est une grande illusion de croire qu'ils puissent soutenir leurs familles durant cette longue saison avec les économies faites sur des gages à peine suffisants pour payer leur nourriture pendant l'été. Un fait qui prouve tout cela, c'est qu'il m'est impossible de remplir les vides laissés par ceux qui sont sortis du corps pour cette cause.

Les armateurs-propriétaires, les marchands et les habitants de Longueuil, municipalité située à l'opposite de la partie est du port de Montréal, ont à diverses reprises demandé ce qu'il

n'est pas en mon pouvoir d'accorder) des hommes de la police pour leur protection à l'arrivée des bateaux traversiers et autres sur ce côté-ci du fleuve, prétendant que le service de la police fluviale devait se faire là aussi. Le département ignore peut-être que le trafic entre Montréal et l'autre rive est considérable et accroît très-rapidement. Longueuil est un lieu fort fréquenté en été, par les citoyens de la ville, et c'est principalement ce village qui fournit celle-ci de foin, de paille, de bestiaux, de chevaux, etc., et de denrées de toutes sortes, qui sont rassemblés là pour être transbordés ici. Des altercations perpétuelles s'élèvent, à l'arrivée, entre les charretiers; mêmes scènes tumultueuses au moment du rembarquement ou chacun veut passer devant les autres. Il est facile de s'imaginer cette mêlée et ce bruit de querelles entre vingt ou trente charretiers se disputant ainsi le passage, et les dangers que ces luttes leur font courir ainsi qu'aux passagers et aux personnes qui se trouvent là. Dans les mois d'été, les bateaux traversiers voyagent continuellement d'une rive à l'autre, enfoncés jusqu'à leur plus haute ligne d'eau sous le poids de centaines de passagers qui en encombrent le pont; Il n'y a personnes pour maintenir l'ordre aux arrivées et aux départs, et s'il arrivait que quelqu'un y perdît la vie, le public trouverait grandement blâmable qu'on n'ait fait aucune disposition pour la sûreté de la circulation dans un lieu si passa nt.

Le chef de police, quand besoin est, me fait des rapports spéciaux (indépendamment du rapport quotidien ordinaire); mais comme ils ont trait à des détails d'administration plutôt qu'à des matières d'intérêt général, je me borne à cette simple mention en passant.

Le corps de garde ainsi que je le disais l'année dernière, n'est nullement propre à l'usage auquel il sert; les cellules et la salle sont humides et insalubres.

Les hommes ont prêté main forte, pendant la saison, à l'exécution des lois de pêche et à la suppression de la pêche illégale comme de la vente du poisson pris en contravention.

Le chiffre total des salaires et des dépenses casuelles, pendant l'année fiscale, s'élève à neuf mille six cent dix-sept piastres et dix-sept cents, et se décompose comme suit :—

Salaires..	$7701 00
Dépenses casuelles (loyers, gaz, combustible, etc)...	851 92
Habillement	1059 25
	$9617 17

Les amendes imposées par le magistrat de police se versent entre les mains du greffier de la paix, à la cour de police, et ne passent point par les miennes.

J'ai de nouveau le plaisir de vous prier d'agréer mes remerciements pour la courtoise attention et la célérité caractéristique que vous avez apportés dans toutes les relations que j'ai eues par votre intermédiaire avec le département de la marine et des pêcheries, et que je me suis efforcé d'égaler dans la conduite des affaires de la police du port de Montréal sous votre contrôle.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

CHAS. J. COURSOL.

Commissaire de la police de la Puissance.

A WILLIAM SMITH, Ecuyer,

Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

ETAT indiquant le nombre d'individus arrêtés par la police du port de Montréal, pendant l'année le 30 juin 1871.

—	Blessure avec une arme tranchante.	Assaut et batterie.	Assaut sur la police et résistance à la police.	Ayant obtenu de l'argent par de faux prétextes.	Filouterie.	Détournement.	Menaces d'incendiat.	Ivresse.	Ivresse et désordre.	Ivresse et désordre à bord de navires.	Matelots, désertion de leurs navires.	Matelots, refus de servir à bord.	Larcin sur quai.	Rixe et coups sur quai.	Vagabondage.	Tantative de suicide.	Matelots, absence du-bord sans permission.	Embauchage de matelots.	Cruauté envers les animaux.	Charretiers gênant la circulation sur les quais.	Charretiers, vitesse désordonnée.	Pour s'être baignés en face de la ville.	Ont reçu abri.	Total.
Juillet 1870	....	9	....	....	....	....	....	34	9	4	21	14	10	1	6	2	4	3	....	5	....	....	17	139
Août....... ,,	2	1	....	....	....	....	....	23	10	3	10	10	4	2	10	....	....	....	....	2	....	3	14	94
Septembre.. ,,	....	3	2	1	1	....	....	19	3	1	7	....	5	2	....	....	....	....	....	....	1	....	9	54
Octobre .... ,,	1	....	....	....	2	....	....	18	9	3	1	....	10	2	3	....	1	....	1	....	....	....	10	61
Novembre.. ,,	....	6	2	....	....	1	....	33	6	15	3	6	27	2	....	....	1	....	2	....	1	....	21	126
Décembre .. ,,	....	2	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	8
Janvier.....1871	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	8	11
Février..... ,,	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	7	10
Mars .... ,,	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	28	29
Avril .... ,,	....	....	....	....	....	1	....	5	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	32	41
Mai .... ,,	....	....	4	....	....	....	....	14	6	1	11	1	2	3	6	....	....	....	....	....	....	5	46	99
Juin .... ,,	....	2	2	1	....	....	....	25	4	3	16	4	13	4	1	....	....	2	....	2	....	5	28	112
	3	23	10	2	3	2	1	172	50	30	69	36	72	16	29	2	6	5	3	11	2	13	224	784

MONTRÉAL,
24 octobre 1871.

JOHN McLAUGHLIN,
Constable en chef.

ÉTAT indiquant les montants des salaires et des dépenses casuelles de la police du port de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

Mois.	Montant des salaires.	Dépenses casuelles : loyer, chauffage, éclairage, etc.	Habillement.	Total.	Remarques.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Juillet 1870	883 50	139 74	....		
Août .... ,,	883 50	43 02	....		
Septembre .... ,,	840 00	17 45	....		
Octobre .... ,,	883 50	140 63	....		
Novembre .... ,,	837 00	40 27	....		
Décembre .... ,,	245 10	25 43	183 00		
Janvier 1871	260 40	152 14	....		
Février .... ,,	235 20	30 99	....		
Mars .... ,,	260 40	12 50	....		
Avril .... ,,	652 00	96 66	....		
Mai .... ,,	868 40	33 90	....		
Juin .... ,,	852 00	124 19	876 25		
	7,701 00	856 92	1,059 25	9,617 17	

JOHN MCLAUGHLIN,
Constable en chef de la police fluviale de Montréal.

MONTRÉAL,
27 juillet 1871.

APPENDICE No. 10.

RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DU PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

QUÉBEC, 7 décembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel pour l'année fiscale 1871, avec un état numérique des arrestations faites par le corps de la police fluviale de Québec, avec l'énonciation de la nature des offenses et du pays d'origine des individus arrêtés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
R. H. RUSSELL,
Constable en chef de la police fluviale de Québec.

Rapport annuel sur le service de la police fluviale de Québec, pour l'année fiscale 1871.

QUÉBEC, 7 décembre 1871.

Le corps de la police fluviale de Québec consiste en un chef, dont les appointements sont de $800 par année,

Deux patrons de chaloupes, recevant $1 40 par jour chacun,

Vingt-deux constables, recevant $1 10 par jour chacun,

Un timonier, ayant la conduite du yacht de la police, dont les gages sont de $1 80 par jour,

Et un mécanicien pour le yacht à vapeur à $50 par mois.

Un des constables ci-dessus est toujours de service comme *détective* au bureau du préposé de l'engagement des matelots, pour maintenir la paix parmi les matelots et les recruteurs, et y accomplir d'autres devoirs au besoin ; il arrive fréquemment que d'autres constables y sont aussi requis.

Le pyroscaphe, monté par un équipage de six constables, le timonier et le mécanicien, est constamment en courses pendant tout le jour au milieu des navires ; et au premier signal hissé, le yacht ou une des chaloupes de la police vient promptement se ranger le long du bâtiment qui l'appelle.

Le yacht à vapeur est rarement de service la nuit, parce que ses mouvements, après la nuit venue, ne manqueraient pas de donner l'éveil aux embaucheurs, qui se hâteraient aussitôt de gagner le rivage.

Le service de nuit est accompli par les trois chaloupes à six rames, et l'équipage du petit vapeur passe alors sur l'une d'elles.

La police fluviale exécute tous les mandats sur les deux rives du fleuve et dans les anses, depuis le lieu de délestage inférieur, situé en aval de l'anse au Sauvages, jusqu'au Cap Rouge, qui en est éloigné d'environ treize milles.

Elle va aussi à la recherche des billots et des embarcations volés ou perdus, appartenant aux bâtiments ou aux barrages à bois, et le plus souvent elle ramène à la remorque ceux qu'elle a retrouvés soit aux bâtiments soit à son dock.

Pendant la saison de navigation, elle a fait quatre cent soixante-neuf arrestations.

Ci-joint est un état numérique de ces arrestations (de matelots et autres), où sont énoncés la nature des offenses et le pays d'origine des individus arrêtés.

La mise en application de l'Acte pour empêcher d'une manière plus efficace la désertion des marins dans le port de Québec, en vigueur depuis le mois d'avril dernier, m'a permis de réprimer l'embauchage. Les embaucheurs trouvés rôdant dans leurs chaloupes auprès de navires, ont été arrêtés et punis, ainsi que d'autres trouvés à bord de navires sans permission. Ils se hasardent peu eux-mêmes à présent; mais emploient des agents montés dans des chaloupes, qui engagent les matelots à les suivre et qui ignorent le châtiment sévère qui les attend s'ils sont arrêtés. Plusieurs de ces agents ont été touvés coupables et punis avec rigueur.

R. H. Russell,

Chef de la police fluviale.

Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées par la police fluviale de Québec pendant la saison de navigation de l'année fiscale 1871, *avec leurs offenses et leurs pays d'origine.*

Désertion	57
Absence du bord sans permission	160
Refus de service à bord	60
Sur mandats pour assaut, etc	33
Assaut par capitaines sur la personne de leurs hommes	3
Assaut par officiers sur la personne de leurs hommes	2
Assaut par des hommes d'équipage sur la personne de leurs capitaines	5
Assaut par des hommes d'équipage sur la personne de leurs officiers	3
Refus de partir pour la mer avec le navire	17
Ivresse et voies de fait à bord	11
Ivresse sur les quais et dans les rues	29
Vol à bord	4
Coups de couteau	4
Négligence à s'embarquer	14
Détention d'effets de matelots	2
Recèlement de déserteurs	2
Vol de billots	4
Embaucheurs ou agents d'embaucheurs trouvés rôdant auprès de navires	7
Embaucheur ou agent trouvé sur un navire sans permission	1
Détournement de marchandises de cargaison	1
Embarquement clandestin à bord d'un paquebot à vapeur	1
Ayant lancé des pierres dans la rue	3
Ayant exposé sa personne d'une manière indécente	1
Crime contre nature	1
Vol sur la voie publique à la porte Prescott, " $1,900 "	1
Coups de feu et blessure	1
Sur mandats d'emprisonnement	2
Ayant mis le feu à un bateau	2
Ayant déserté de chez ses parents à Montréal	1
Total	430

Pays d'origine.

Angleterre	89
Ecosse	101
Irlande	110
France	5
Norvège	22
Suède	14
Canada	24
Prusse	3
Galles	18
Allemagne	4
Danemark	4
Etats-Unis	12
Nouvelle-Ecosse	2
Nouveau-Brunswick	4
Portugal	1
Belgique	4
Espagne	1
Finlande	2
Australie	1
Indes Occidentales	5
Cap de Bonne-Espérance	3
Jersey	1
Total	430

R. H. Russell,
Chef de la police fluviale.

Wm. Smith, Ecuyer,
Assistant du Ministère de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

APPENDICE No. 11.

ETAT DES DÉPENSES FAITES PAR LE DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES POUR LE SERVICE DE LA POLICE FLUVIALE DE MONTRÉAL ET DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

	Police Fluviale de Montréal.	$ cts.	$ cts.
C. J. Coursol..........	Feuille des salaires : 1 constable en chef, 4 sergents et 20 hommes, du 1er juillet au 30 novembre...............	4,327 50	
do	Feuille des salaires : 1 constable en chef et 4 sergents, du 1er décembre au 31 mars........................	1,001 10	
do	Feuille des salaires : 1 constable en chef, 4 sergents et 20 hommes, du 1er avril au 31 mai........................	1,520 40	
do	Bal. du créd. affect. au paie. de la feuille des sal. du mois de juin	265 27	
			7,114 27
Cie. de l'aqu. de Montréal	Douze mois d'approvisionnement au 1er mai 1871.........	....	28 30
Bur. de poste de Montréal	Frais de ports de lettres..............................	....	18 19
George Busy	Loyer de la station (12 mois)........................	....	360 00
Cie. du gaz de la cité.....	Consommation de gaz	....	51 80
Mary Smallman	Repas à des prisonniers indigents.....................	....	19 51
John Keely et autres....	Combustible..	....	105 00
John McLaughlin	Menues dépenses de la station.......................	....	59 47
H. Lavender et autres...	Habillement des hommes	....	183 00
John Lovell	*Montreal Directory*............................	....	6 00
do	*Dominion Directory*.............................	....	12 00
Montreal Herald.......	Abonnement (12 mois)..............................	....	16 00
John Parslow..........	Fournitures de bureau..............................	....	8 13
			7,981 67
Diverses personnes	Divers comptes	....	48 33
			8,030 00

Dépenses du service de la police fluviale, etc.—Suite.

	Police Fluviale de Québec.	$ cts.	$ cts.
R. H. Russell	Chef—douze mois de salaire	768 00	
J. U. Gregory	Gages des hommes, 12 mois	6,259 46	
Hamel Frères	Effets d'habillement	870 02	
R. H. Russell	Souliers	57 50	
Renfrew et Marcox	Casquettes	56 25	
Middleton et Dawson	Fournitures de bureau	13 15	
T. Reynolds	Enlèvement des neiges	10 00	
R. H. Russell	Louage de voitures, repas à des prisonniers	21 77	
E. E. Buteau	Menues dépenses: charriage, télégrammes, etc	14 61	
J. Bradley	Bois	32 40	
J. J. Foot	Impression, etc	29 26	
J. J. Shaw	Clous, cheminées de lampes	8 88	
T. Dunbar	Services professionnels	5 00	
			8,146 30
	Yacth a vapeur de la Police "Dolphin."		
L. Gagné	Réparations	250 98	
J. U. Gregory	Gages d'ouvriers	130 48	
Fullerton et Alexander	Réparations	10 00	
G. T. Phillips	do	119 11	
G. Bissett	do	24 92	
J. Gaudry	Fournitures de navire	50 19	
L. Arel	Suif, etc	53 73	
Frudel et Boyer	Peintures, etc	43 53	
J. T. David	Gages	50 00	
E. Blackston	Pavillon	8 00	
L. Peters	Bois de sciage	18 75	
Hamel frères	Toile de coton à voile	47 32	
W. Crawford et fils	Charbon	16 00	
C. Poston	do	149 50	
Gibb, Laird et Cie	do	176 29	
A. Mullholland et autres	Divers	43 63	
			1,192 43
Receveur-général	Retenue sur le salaire de R. H. Russell pour fonds de retraite	....	32 00
			9,370 73

Etat des recettes de la police fluviale de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Recettes du trimestre expiré le 30 septembre 1870	1,985 77	
do do 31 décembre 1870	1,195 26	
do do 30 juin 1871	951 30	
		4,132 33

ETAT des recettes de la police fluviale de Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Recettes du trimestre expiré le 30 septembre 1870	7,751 34	
do do 31 décembre 1870	2,233 17	
do do 30 juin 1871	7,118 22	
		17,102 73

RÉCAPITULATION.

	$ ct4.	$ cts.
Total des recettes à Montréal	4,132 33	
do do à Québec	17,102 73	
		21,235 06

JOHN TILTON,
Comptable.

WILLIAM SMITH,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE No. 12.

ETAT des dépenses faites pour les marins malades et infirmes et pour les marins naufragés et dénués de ressources, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

		$ cts.	$ cts.
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.			
Hôpital de marine, St. Jean.			
L. B. Botsford	12 mois d'appoints. comme médecin	560 00	
G. I. Harding	12 do do du lazaret	100 00	
Rév. W. Armstrong	12 mois de salaire comme chapelain	100 00	
Charles Ward	12 do do secrétaire	400 00	
J. Bryden	Pain	106 50	
W. Bookhaut	Viande	165 30	
Jardine et Cie	Epiceries	202 55	
T. Davidson	Lait et paille	18 04	
Milton Barnes	Répats. et soins comme g.-malade, etc.	168 16	
Berton, frères	Vins, etc.	32 65	
R. P. Mc.Givern	Charbon	104 44	
P. Riley	Bois de chauffage	57 40	
Commissaires de l'aqueduc	Taxe et approvisionnement d'eau	50 00	
Compagnie du gaz	Gaz	54 30	
Ann Kempson	Lavage	58 70	
John Sears	Drogues	77 89	
R. A. Moore	Cercueils	18 00	
C. E. Burnham	do	8 00	
J. Burke	Louage de corbillards	16 50	
G. S. Smith	Fosses et frais d'inhumation	4 00	
F. Clarke	Jardinier	120 00	
T. Campbell	Réparations	39 22	
R. P. et W. F. Starr	Charbon	143 71	
J. et F. Burpee	Articles de quincaillerie	31 31	
John Doherty	Jardinier	20 00	
Beard et Venning	Toile pour draps de lits	35 01	
Alex. McAlister	Bois de chauffage	8 60	
C. A. Barnes	Gages de garde-malade et pensions	288 00	
C. Ward	Assurance	32 00	
J. White	Jardinier	75 00	
D. McKnight	Badigeonnage à la chaux	26 20	
C. Ward	Poterie, etc	38 48	
B. Doherty	Garde-malade, lazaret	54 26	
	Salaire de l'intendant, 12 mois	300 00	
	do de l'infirmière, 12 mois	80 00	
	Gages d'un cuisinier do	48 00	
	Indemnité pour pension à l'intendant.	73 00	
	do do à l'infirmière.	73 00	
R. A. Moore et autres	Divers items	248 19	
			4,036 41
Hôpital de marine, Miramichi.			
P. Lawlor	Pension et soins pour les marins malades	596 52	
J. Thompson	12 mois d'appoints. comme médecin	200 00	
Gilmour, Rankin et Cie	Charbon	20 80	
W. Mason et autres	Divers comptes	88 74	
			906 06
Hôpital de marine, Bouctouche.			
F. W. Pouliot, soins comme médecin au 31 décembre			55 00
Hôpital de marine, Bathurst.			
Dépenses pour les marins malades			90 30

ETAT des dépenses faites pour les marins malades et blessés et pour les marins naufragés et dénués de ressources, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

		$ cts.	$ cts.
Hôpital de marine, Hillsboro.			
Dépenses pour les marins malades			154 70
Hôpital de marine, Shédiac.			
Dépenses pour les marins malades			103 00
Hôpital de marine, Harvey.			
Dépenses pour les marins malades			119 57
Hôpital de marine, Hopewell.			
Dépenses pour les marins malades			50 00
Hôpital de marine, Kingston, Kent.			
Dépenses pour les marins malades			123 93
Hôpital de marine, Richiboucto.			
Dépenses pour les marins malades			75 0
Hôpital de marine, St. André.			
S. T. Gove, 12 mois de salaire		200 00	
Mde. Day, gages comme infirmière		208 00	
Dépenses pour les marins malades		176 07	
			584 07
Marins et dénués de ressources.			
Captaine McLean, dépenses pour marins sans ressources		73 81	
do do do		14 66	
J. Conley, do do		129 00	
			217 47
			6,516 13
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.			
J. H. Liddell	Dépenses pour marins malades et blessés à *Halifax*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	2,464 63	
S. Donaven	Dépenses pour marins malades et blessés à *Arichat*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	268 00	
D. McCulloch	Dépenses pour marins malades et blessés à *Pictou*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	299 84	
W. W. Brown	Dépenses pour marins malades et blessés à la *Baie des Vaches*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	751 48	
W. Kidston, jeune	Dépenses pour marins malades et blessés à *Baddock*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	35 50	
J. B. Tobias	Dépenses pour marins malades et blessés à *Annapolis*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	136 30	
M. McDonald	Dépenses pour marins malades et blessés à *Port Hawksbury*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	38 19	
M. Sullivan	Dépenses pour marins malades et blessés à *Havre aux Corneilles*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	4 00	
C. Rigby	Dépenses pour marins malades et blessés à *Little Glace Bay*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	80 00	
J. Starkey	Dépenses pour marins malades et blessés à *Lockport*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	9 50	
T. L. Bown	Dépenses pour marins malades et blessés à *Sidney Nord*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	135 00	

ETAT des dépenses faites pour les marins malades et blessés et pour les marins naufragés et dénués de ressources, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.—*Suite.*

	PROVINCE DE LA NOUVELLE ECOSSE.—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
J. McNab	Dépenses pour marins malades et blessés à *Pugwash*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	15 30	
W. J. Begelon	Dépenses pour marins malades et blessés à *Cap Canso*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	47 00	
D. McKeen	Dépenses pour marins malades et blessés à *Caledonia*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	305 39	
E. O. Brine	Dépenses pour marins malades et blessés à *Windsor*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	7 28	
A. Mc. N. Parker	Dépenses pour marins malades et blessés à *Walton*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	46 00	
E. Dowling	Dépenses pour marins malades et blessés à *Lunenburg*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	136 00	
P. D. Entrement	Dépenses pour marins malades et blessés à *Pubnico*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	7 50	
T. A. Malcolm	Dépenses pour marins malades et blessés à *Chererie*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	89 75	
J. H. Freeman	Dépenses pour marins malades et blessés à *Liverpool*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	510 04	
J. J. Letson	Dépenses pour marins malades et blessés à *Port Medway*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	60 75	
J. Harley	Dépenses pour marins malades et blessés à *LaHère*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	26 70	
E. D. Tremaine	Dépenses pour marins malades et blessés à *Port Hood*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	182 00	
W. Davison	Dépenses pour marins malades et blessés à *Hantsport*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	31 50	
W. A. Perry	Dépenses pour marins malades et blessés à *Cap Negro*, pendant l'année expir e le 30 juin 1871	71 50	
F. F. Hatfield	Dépenses pour marins malades et bless s à *Ratchford River*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	40 00	
C. E. Leonard	Dépenses pour marins malades et blessés à *Sydney*, pendant l'année expirée le 30 juin 1871	22 00	
Bureau de santé, Pictou	Dépenses pour marins malades	525 00	
V. J. Wallace	Transport de marins malades	15 75	
D. Gossip	Dépenses à Halifax	5 00	
P. Taple	Pension de marins malades	12 50	
H. W. Johnston	Transport de marins malades	10 00	
A. Case	Pension de marins malades	3 50	
Drs. Parker et Cowie	Soins à des marins malades	4 00	
Dr. Moran	do do	5 00	
Dr. Jennings	do do	2 00	
			6,403 90
	Marins dénués de ressources.		
H. W. Johnston	Subsistance à des marins	47 45	
W. J. Beck	Pour marins naufragés	12 30	
....	Transport de St. Thomas à Halifax	2 25	
P. Taple	Subsistance à des marins	10 40	
D. Hunter	Transport de marins	9 00	
J. E. Moberly	do do	3 75	
M. McDonald	Dépenses à Port Hawksbury	17 35	
D. Bird	Subsistance à des marins	1 50	
C. Stewart	Frais de voyage au C. B.	16 00	
G. A. Black	Transport, etc., de marins	87 00	
T. Ward	Pension de marins	40 00	
Capt. Gallant	Transport de marins	30 00	
T. Webb	Pension de marins	98 50	
P. Grant & Cie	Hardes pour marins	123 80	
Chemin de fer N.-E.	Transport de marins	70 00	
J. & R. B. Seeton	do do	32 12	
P. S. Lindsay & Cie.	do do	47 02	
A & H. Creighton	do do	15 00	
H. W. Johnston	Divers dépenses, passages, &c	147 40	
			811 44
			7,215 34

ETAT des dépenses pour les marins malades et blessés et pour les marins naufragés et dans le dénûment, etc.—*Suite.*

	PROVINCE DE QUÉBEC.	$ cts.	$ cts.
Percepteur Rimouski	Dépenses pour des marins	63 70	
do Amherst	do do	5 50	
do NewCarlisle	do do	10 20	
do Gaspé	do do	54 25	
do Chicoutimi	do do	47 00	
do NewCarlisle	do do	55 90	
J. G. Barry	do do	16 00	
Dr. V. Martin	do do	3 00	
A. Pitt	Pension de marins	55 58	
J. Fraser	do	114 00	
J. C. Belleau	do	37 00	
A. Ferguson	Dépenses de marins malades à l'hopital de Montréal	1,824 00	
Sœurs Grises	Soins à des do do à Ottawa	32 00	
			2,318 13
	Marins dans le dénûment.		
Bureau du Commerce, Angleterre	Dépenses pour porter secours à la goëlette "Wasp"	80 00	
J. W. Dunscomb	Dépenses pour porter secours à la goëlette "Wasp"	80 00	
W. Moore	Passage à la Nouvelle-Ecosse	12 00	
			172 00
			2,490 13

RÉCAPITULATION.

Marins malades et blessés Nouveau-Brunswick	6,298 66	
do do Nouvelle-Ecosse	6,403 90	
do do Québec	2,318 13	
		15,020 69
Marins malades et dans le dénûment, Nouveau-Brunswick	217 47	
do do Nouvelle-Ecosse	811 44	
do do *Québec	172 00	
		1,200 91
		16,221 60
A déduire, différence du cours, compte de la Nouvelle-Ecosse		191 92
		$16,029 68

* Au port de Québec les marins malades et blessés sont soignés à l'hopital de marine et des émigrants, qui dépend du département d'agriculture. Cela explique pourquoi la dépense sous ce chef dans la province de Québec, paraît si inférieure à celle de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

WILLIAM SMITH,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 13.

A l'Honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

PREMIER RAPPORT DU BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE DE LA PUISSANCE DU CANADA, PRÉSENTÉ EN JANVIER 1872, PAR G. T. KINGSTON, A M.., SURINTENDANT DIRIGEANT DE CE BUREAU.

Je ferai précéder ce rapport de quelques observations sur les objets généraux d'un système météorologique, et sur la nature de l'organisation nécessaire pour atteindre ces objets. Je présenterai un court aperçu du progrès et de la condition de l'organisation actuelle, je ferai l'énumération des mesures qu'il conviendrait d'adopter pour lui donner plus d'extension et d'efficacité, et enfin j'ajouterai quelques tableaux montrant quelques-uns des résultats obtenus par le moyen des stations en correspondance avec ce bureau.

OBJETS D'UN SYSTÈME MÉTÉOROLOGIQUE.

(1). La collection de statistiques météorologiques dignes de foi, et leur arrangement sous une forme convenable, pour être appliquées à la solution soit de questions strictement climatologiques, soit d'autres questions dans lesquelles le climat peut entrer comme un élément.

(2.) La combinaison de matériaux réunis de places nombreuses par séries d'années, de manière à faire voir pour chaque localité la valeur moyenne de chaque élément, la fréquence moyenne de chaque genre de phénomène, la moyenne des variations périodiques soit annuelles soit diurnes, les changements séculaires, s'il s'en trouve, la moyenne des variations non-périodiques et la dépendance mutuelle moyenne des différents éléments et phénomènes.

(3.) Après avoir constaté la dépendance mutuelle ordinaire des éléments et phénomènes que l'expérience révèle, le premier pas à faire ensuite est de chercher à déterminer, dans des cas particuliers, les conditions qui très probablement suivront toute combinaison de circonstances observées, ou en d'autres mots, de prosnotiquer le temps à venir.

Les agences nécessaires pour obtenir les objets ci-dessus énumérés, sont les suivants :—

I. Un bureau météorologique central, avec un observatoire normal y attaché.

II. Quelques stations principales dont les observations sont suffisamment fréquentes, continues et prolongées pour fournir les matériaux pour la computation des constantes nécessaires à la préparation du résumé des observations faites dans les stations ordinaires des différents districts.

III. Plusieurs stations télégraphiques d'observation et de transmission, d'où les rapports sont communiqués par le télégraphe au bureau central.

IV. Plusieurs stations télégraphiques de réception et de publication, d'où les faits ou les prévisions transmis par le télégraphe du bureau central, sont communiqués aux habitants du voisinage.

V. Un grand nombre de stations ordinaires.

I.—*Bureau météorologique central.*

Les fonctions de ce bureau sont les suivantes :—

(1.) Exercer, par visites et correspondances, un contrôle général sur toutes les stations météorologiques qui reçoivent une aide quelconque de la Puissance du Canada, de même que sur les observateurs particuliers qui peuvent volontairement se mettre en rapport avec lui.

(2.) Aviser les observateurs dans le choix de leurs instruments et méthodes d'observations ; publier des formules pour l'enregistrement des notes à prendre, et déterminer les temps auxquels se feront les rapports.

(3.) Recevoir et compiler les rapports météorologiques et les publier, ou du moins publier de temps en temps les déductions qu'on en peut tirer.

(4). Recevoir les rapports télégraphiques sur l'état du temps des stations télégraphiques, et transmettre par le fil, à des distances éloignées, la somme des faits ainsi recueillis, ou les opinions qu'on peut baser sur ces faits.

Un service important que rend le bureau central c'est de promouvoir l'efficacité et d'utiliser les travaux des observateurs particuliers, qui forment la majorité des personnes à l'œuvre, et sans lesquels il ne serait pas pratiquement possible de faire des observations météorologiques aussi multipliées et en autant de lieux à la fois que le demande la science.

Faute d'un centre commun, une grande somme de travail reste souvent sans utilité. En effet, il se présente des cas où les tables tenues pendant des vingt et trente années ne se trouvent avoir qu e très peu de valeur par l'emploi d'instruments défectueux, ou les défauts systématiques du mode d'observation.

II.—*Stations principales.*

La première fonction de ce que j'ai appelé les stations principales, est de fournir des observations qui servent à computer les corrections pour la variation diurne et la non-périodique. Ces corrections sont requises afin que par leur moyenles observations, comparativement peu nombreuses, faites pendant quelques années aux stations ordinaires, puissent être rendues comparables avec celles tenues fréquemment et pendant de longues séries d'années.

Pour atteindre cet objet principal les dispositions suivantes sont nécessaires :—

(1). Les éléments météorologiques peuvent être enregistrés par un procédé automatique continu, ou bien les observations doivent se faire jour et nuit, à des intervalles réguliers, ne dépassant pas trois heures.

(2.) Les observations doivent être continuées pendant une longue série d'années, quoiqu'il ne soit pas nécessaire qu'elles soient prises tout le temps avec une égale fréquence. Il pourrait être suffisant de prendre des observations à de courts intervalles, pendant cinq ans, et de suivre ensuite un système moins onéreux ; et on reprendrait le mode des courts intervalles quelques années plus tard.

Il devrait y avoir trois stations principales ou plus dans chaque Province ; et dans les provinces les plus éloignées, comme le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et le Manitoba, il est nécessaire que l'un des surintendants soit, en quelque sorte, un agent du bureau central, pour aider à la distribution des instruments, des renseignements, etc.

Les devoirs essentiels du surintendant d'une station principale n'occuperont qu'une partie de son temps ; mais par suite de leur distribution à différentes heures du jour, il aura besoin des services d'un ou deux assistants.

Afin d'assurer la régularité et la continuité qui sont essentielles aux observations, il serait nécessaire d'attacher un salaire aux charges de surintendant et d'assistants aux stations principales ; mais, comme ces officiers devront avoir d'autres sources de revenu, ce salaire peut être assez modique. Si aux devoirs d'une station principale sont ajoutés ceux d'une station télégraphique pour la transmission des rapports, ou pour la réception et la publication des rapports, la somme de travail sera alors très considérable, et, si c'est une station importante pour le commerce, elle pourra requérir tout le temps d'au moins deux personnes.

III.—*Stations télégraphiques de transmission.*

Le devoir du surintendant d'une station télégraphique de transmission est de télégraphier au bureau central certains faits météorologiques, à des heures régulières fixées d'avance, et à des heures *extra*, quand c'est nécessaire. Comme l'omission ou le délai dans l'envoi des dépêches dérangeraient sérieusement tout le système, il est en conséquence nécessaire, pour être sûr de la régularité et de la ponctualité, de donner un salaire au surintendant ; et par une précaution peu coûteuse, en cas de son absence inévitable, une légère allocation pourrait être faite à une ou deux personnes, pour qu'elles se missent au fait des observations à faire ; un petit fonds étant attaché à chaque station pour couvrir les frais de leur rémunération, lorsque leurs services seront requis.

IV.—*Stations télégraphiques de réception et de publication.*

Celles-ci pourront différer grandement dans l'étendue de leurs opérations et dans la dépense qu'elles entraîneront. Le devoir le plus simple de l'agent, par exemple, consisterait à

hisser un signal d'avertissement lorsqu'il serait requis de le faire par e bureau central, ou d'écrire quelque court avis reçu par le télégraphe.

L'étendue des travaux des autres stations de réception peut différer de l'une à l'autre, particulièrement à cause de leur importance commerciale respective, et beaucoup aussi à cause du nombre de stations pour lesquelles il peut être convenable de recevoir des rapports du bureau central. Ceci encore dépendra de leur situation eu égard aux circonscriptions télégraphiques ; ainsi, les faits observés simultanément à quarante stations, et envoyés de Toronto à une distance donnée, peuvent être reçus, si on le désire, à tous les bureaux télégraphiques intermédiaires; si bien que le nombre des stations de réception peut être indéfiniment étendu, sans augmenter matériellement les frais de télégraphie.

Afin de pouvoir juger du coût probable du maintien des stations de transmission, de même que de celles de réception et de publication, il est nécessaire de comparer brièvement les principaux caractères des différents systèmes de télégraphie.

En Angleterre, le devoir de l'observateur est de télégraphier à Londres les indications non-corrigées de ses instruments et certains faits météorologiques actuels ou récents. Ceci se fait ordinairement une fois par jour seulement, les dimanches exceptés, et les observateurs, qui, dans presque tous les cas sont les opérateurs du télégraphe, reçoivent $65 par année pour leurs services.

Le dépouillement des télégrammes et la rédaction des rapports ou bulletins du temps, et même les opérations les plus élémentaires, telles que l'application des corrections au baromètre etc., se font à Londres seulement. Les rapports sont publiés dans les journaux de Londres, et sont aussi envoyés, par la malle, à tous les ports de mer qui demandent à les recevoir.

Les fils sont ordinairement employés *premièrement* pour réunir au bureau central à Londres les données fournies par les différentes stations ; et *ensuite* pour transmettre de Londres soit des faits choisis ou des prévisions déduites de ces faits ; mais ce n'est pas la coutume de se servir de télégraphe pour la publication des rapports complets de l'état du temps ; et les observateurs ne sont *jamais* employés à rédiger des rapports sur les télégrammes qu'ils reçoivent des autres stations.

La depense de la moitié des télégrammes transmis de Londres aux côtes de la mer, que ce soit des prévisions ou des faits, est ordinairement supportée par les autorités locales ; mais une exception est faite pour certains villages dont les habitants sont trop pauvres pour supporter cette dépense.

Dans le service des signaux pour l'armée récemment établi aux Etats-Unis, les observateurs font rapport, par le télégraphe, trois fois par jour, sans excepter les dimanches ni les fêtes, et sont tenus de plus de prendre une autre série d'observations, trois fois aussi par jour, pour les transmettre à Washington par la malle.

Leurs devoirs ne sont pas cependant limités à prendre des observations ; mais à la plupart des stations, ils comprennent encore la réception de Washington de nombreux rapports télégraphiques de retour, sur lesquels ils doivent compiler des cartes et des bulletins du temps, et la surveillance de leur publication dans les journaux de la localité. Ceci nécessite de leur part non-seulement beaucoup d'écritures et de calculs, mais encore leur présence au bureau du télégraphe, quandles rapports télégraphiques se reçoivent, ce qui a lieu une ou deux heures après les heures d'observation ; de telle façon que les devoirs des observateurs sont distribués jour et la nuit depuis 7 heures a. m. jusqu'à 2 h. et demie a. m., ou 3 h. a. m., du jour suivant.

Pour ces services si ardus, il est clair que l'observateur doit recevoir un salaire suffisant pour qu'on puisse s'assurer tout le temps d'une personne expérimentée. Aussi aux Etats-Unis les observateurs qui font rapport par le télégraphe reçoivent-ils environ $800 par année, et sont-ils de plus pourvus chacun d'un assistant.

Soit que les communications du bureau central envoyées aux bords de la mer ne soient que de simples avertissements, accompagnés dans certaines occasions de la mention de quelques faits saillants comme en Angleterre ; soit que des rapports complets venant de nombreuses stations soient aussi transmis, comme aux Etats-Unis ; l'objet général n'est pas tant une *prédiction* qu'un *avertissement*, par lequel la vigilance locale puisse être éveillée et des connaissances locales puissent être utilisées pour qu'on se prémunisse contre le caractère particulier que l'orage pourra prendre dans la localité.

Les faits rassemblés par le télégraphe au bureau central peuvent mettre l'officier en charge

en état de déterminer la direction probable des mouvements atmosphériques ; mais le caractère que ces mouvements peuvent prendre dans chaque localité sera mieux déterminé par l'expérience locale. Des rapports complets de l'état du temps de points éloignés, publiés sur les côtes aussitôt ou peu après les observatons, peuvent être d'un grand secours pour l'interprétation des indications locales ; et l'avantage qui se trouve dans leur publication c'est que l'interprétation ne repose pas sur une seule opinion, mais que les opinions d'un grand nombre de personnes peuvent être amenées à contribuer à la solution des problèmes du temps, et spécialement de ces problèmes locaux à la solution desquels ces personnes ont le plus d'intérêt.

Les rapports pbuliés dans les papiers-nouvelles serviront à l'étude du temps en vue d'un usage *futur* et non d'un usage *immédiat* ; mais même pour une simple étude, il y a un grand avantage quand les conditions atmosphériques actuelles de points éloignés peuvent être comparées avec celles dont l'observateur est témoin de sa propre station ; et, en somme, l'arrangement par lequel les détails reçus au bureau central par le télégraphe sont ensuite communiqués par le télégraphe aux lieux éloignés, est des plus efficaces.

Il semble, cependant, qu'il n'y a aucune nécessité de charger la même personne de faire rapport de ses propres observations et de recevoir et publier les observations des autres, quoiqu'il puisse être souvent à propos de réunir ces deux fonctions. Un lieu tout à fait convenable pour une station télégraphique de transmission, peut se trouver d'une très-faible importance commerciale ; et d'un autre côté la connaissance du temps à venir peut être d'une très-grande importance dans quelque grand centre commercial, où il peut être difficile de trouver un endroit qui offre tout à la fois un observateur capable et un site convenable aux observations météorologiques, situé à proximité d'une station de télégraphie.

Quand une station d'observation et une station de réception et de publication sont nécessaires dans le même endroit, il peut être convenable que les devoirs de l'une et de l'autre soient confiés à la même personne ; mais cela ne sera pas toujours praticable quand le choix des agents sera limité à des résidants se livrant à d'autres occupations.

En somme, il semblerait préférable de distinguer les stations télégraphiques d'observation des stations télégraphiques de réception.

Le travail aux stations de réception, où trois rapports sont publiés par jour, n'est pas léger. La préparation complète d'un bulletin, comprenant les observations de vingt stations, exigerait presque deux heures de travail d'une seule personne, sans compter le temps nécessaire pour dresser les cartes de l'atmosphère et copier le bulletin pour la presse. En conséquence la préparation de trois rapports par jour absorberait tout le temps d'une seule personne.

Je ferai maintenant mention de certaines agences supplémentaires liées au système télégraphique, qui n'entraineraient qu'une dépense comparativement peu considérable. On voit que tant en Angleterre qu'aux Etats-Unis, les observateurs font rapport à des heures *fixes*, que le temps soit beau, mauvais, promettant bien ou menaçant. Par ce moyen les informations concernant tout le continent sont réunies dans un centre, et de là disséminées dans tout le pays. L'efficacité générale de ce mode serait beaucoup accrue si chacune des grandes villes maritimes était constituée le centre d'un *petit système local*, auquel se rattacherait un cordon de stations de transmissions occasionnelles, dont on pourrait réclamer le service au besoin lorsque les rapports reçus de Toronto signaleraient l'approche d'une grande perturbation atmosphérique. Il vaudrait mieux cependant différer cet arrangement accessoire jusqu'à ce que le système principal fût parfaitement organisé, mais avec le dessein de l'introduire comme une addition importante.

V.—*Stations météorologiques ordinaires.*

Ce terme s'applique aux stations où les observateurs ne reçoivent ni salaire ni subvention du gouvernement de la Puissance. Le bureau météorologique est à leur égard ce que le secrétaire d'une société météorologique est à l'égard des membres de cette société ; mais avec cette différence, que les membres d'une société météorologique payent une entrée et une souscription annuelle pour le salaire du secrétaire et les autres dépenses de la société, tandis que les observateurs individuels, en Canada, sont exempts de telles dépenses.

On doit attacher une grande importance aux services des observateurs particuliers, lesquels services l'emportent souvent en somme sur ceux des employés salariés ; en effet, sans

eux, il ne serait pas possible de rassembler tous les éléments de la statistique météorologique. C'est parmi eux, lorsque la chose est practicable, que l'on devrait choisir les observateurs pour les positions salariées ; mais, comme il serait aussi impossible pour l'Etat de rétribuer les météorologistes particuliers que les amateurs des autres branches de la science naturelle, il est à espérer que, pour le maintien des stations météorologiques ordinaires, un nombre suffisant d'observateurs non rémunérés se trouvera en Canada, comme la chose a lieu dans d'autres pays. *

Les stations météorologiques ordinaires peuvent être rangées par sous-classes suivant l'étendue de leurs opérations :—

(*a*) Stations où les observations de tous les éléments ordinaires se font au moins trois fois par jour.

(*b*) Stations où l'on enregistre la température, la direction et la vitesse du vent, les quantités de pluie et de neige tombées, l'état général de l'atmosphère avec note des différents phénomènes ; les observations étant faites deux ou trois fois par jour.

(*c*) Stations où l'on enregistre les quantités de pluie et de neige tombées, et où l'on tient note des différents phénomènes.

(*d*) Stations où l'on tient note des phénomènes que l'on peut observer sans l'aide d'aucun instrument, et où l'on enregistre les évènements qui se rapportent au progrès des saisons.

SOURCES QUI DOIVENT CONTRIBUER AU SOUTIEN DES DIFFÉRENTES AGENCES.

I.—*Bureau météorologique.*

Le bureau météorologique central doit être soutenu entièrement par le gouvernement de la Puissance.

II.—*Stations principales.*

Quand on voudra établir une station principale dans une région éloignée où l'on ne pourra trouver un observateur apte, il faudra qu'elle *soit entièrement* supportée par subvention fédérale ; mais, si, dans cette localité, il se trouve un bon observateur particulier déjà à l'œuvre, ou une institution soutenue par des fonds académiques ou provinciaux, dont les officiers manifestent un intérêt suffisant pour l'entreprise, on pourra s'assurer ses services au moyen d'une subvention modique sur le trésor fédéral, laquelle peut varier suivant les circonstances, et si elle est accordée à une institution, ne devrait pas être considérée comme une subvention faite à cette institution, ni comme un précédent en faveur des autres institutions du même genre qui ne rendraient pas les mêmes services, mais simplement comme une récompense de services rendus.

III.—*Stations télégraphiques de transmission.*

Toutes les dépenses des stations de transmission, de même que celles du télégraphiement des rapports au bureau météorologique, doivent être supportées par la Puissance.

IV.—*Stations télégraphiques de réception.*

Tandis que les frais à faire pour rassembler, par le télégraphe, les données sur l'état de l'atmosphère en différents endroits, doivent être à la charge du gouvernement fédéral, la dépense pour répandre ces données dans le pays doit être supportée, du moins en partie, par les autorités des lieux où les dépêches sont envoyées ; ou, si ces lieux sont trop pauvres, par le gouvernement provincial. Ainsi, supposant que vers 10 a.m., un télégramme donnant la description du temps par tout le continent à 7.25 a.m., temps de Toronto, soit communiqué dans un certain rayon télégraphique, comme le coût de la dépêche augmentera à raison du nombre

* Par observateurs non rémunérés on doit entendre ceux qui ne sont point payés par le gouvernement central. Les stations météorologiques ordinaires pourraient fort bien recevoir quelque aide des gouvernements provinciaux, comme la chose se fait en Ontario, ou des chambres de commerce, des sociétés d'agriculture, et de la libéralité des particuliers.

de stations où sera il reçu, il n'est que juste que ceux qui en retireront un avantage contribuent dans une certaine mesure à ces frais. La dépense pour dresser à chaque station de réception les bulletins de l'état du temps pour l'usage des habitants, devrait aussi être à la charge des autorités locales.

PROGRÈS RÉCENT ET CONDITION PRÉSENTE DU SYSTEME MÉTÉOROLOGIQUE EN CANADA.

Avant l'automne de 1869, il n'y avait que très-peu d'observateurs des phénomènes météorologiques en Canada ; il y avait manque d'unité de but et d'action, et, sans cette unité, les matériaux épars ne pouvaient être rassemblés de manière à former un ensemble complet de faits climatologiques.

Frappé de l'insuffisance des agences existantes, et pensant qu'un tel état de choses, si peu propre à faire honneur au Canada, ne devait pas durer plus longtemps, je m'adressai par lettres et circulaires aux personnes qui s'occupaient alors de météorologie, de même qu'à d'autres qu'on pouvait croire disposées à favoriser le mouvement, pour m'assurer leur co-opération. Plusieurs fois, en outre, j'ai fait de vive voix ma proposition, et me suis transporté dans ce but à plusieurs centaines de milles. Mes démarches ont eu pour résultat un accroissement continuel du nombre des observateurs. Je joins à ce rapport la liste des correspendants actuels, et on verra par les tableaux statistiques qui viennent à la suite, l'accroissement de leur nombre.

Dans cette œuvre de généralisation, j'ai reçu une aide précieuse de la part des surintendants des différents chemins de fer de la Puissance, du gérant de la compagnie des steamers du golfe, et de différents particuliers qui s'occupent de météorologie dans les différentes provinces. Je suis redevable à M. F. Allison, d'Halifax, maintenant principal agent météorologique de la Nouvelle-Ecosse, du concours de tous les correspondants de la Nouvelle-Ecosse et de Terreneuve, dont un grand nombre ont été amenés à s'occuper de météorologie par son influence ; et ce fut par la bienveillante initiative de M. l'Abbé Bonneau, chapelain des troupes à Québec, que des stations d'observations pluviométriques ont été établies dans plusieurs couvents du diocèse de Québec.

Du mois d'octobre 1869 au printemps de 1871, tous les travaux météorologiques en Canada furent exclusivement dus à une organisation volontaire ; aucun émolument quelconque ne fut attaché aux services des observateurs, et les instruments furent obtenus de sources privées, ou prêtés par l'observatoire magnétique de Toronto, qui fournit aussi des formules d'enregistrations. Le directeur et les aides de cet observatoire se chargèrent aussi, gratuitement, de la tâche d'organiser de nouvelles stations, et de dépouiller et compiler les rapports.

Dans le printemps de 1871, un crédit de $5,000 ayant été accordé pour encourager les recherches météorologiques, une impulsion considérable fut donnée aussitôt à l'œuvre.

La plus grande partie de la subvention, soit une somme de $3,050, fut affectée au maintien des stations principales, dont on trouvera les noms dans la liste ; $1,000 furent employées en achat d'instruments pour les stations ordinaires, y compris celles des phares ; et le reste passa pour l'impression de formules d'enregistrations et d'instructions ainsi que pour la compilation des rapports et diverses autres dépenses.

Parmi les nouvelles agences établies à la suite de cette subvention, sont celles créées avec l'approbation du ministre de la marine à différents phares. On a pensé que ces phares, étant pour la plupart situés sur les grandes voies commerciales et dans des positions exposées, étaient dans de bonnes positions locales pour fournir des données à l'étude des mouvements atmosphériques.

Une circonstance qui empêche que ces stations n'aient toute leur utilité, c'est que plusieurs se trouvent situées en dehors des voies postales, et que quelques-unes ne peuvent être visitées que deux ou trois fois par an. Ces dernières doivent former une classe exceptionnelle, et leurs rapports peuvent être considérés comme analogues aux livres de loch des navires, qui peuvent servir à l'étude du passé, mais ne peuvent être utilisés immédiatement. Dans l'automne de 1871, des registres pour tenir note de la direction et de la vitesse du vent, de la température, de la pluie tombée et de l'état du ciel, furent fournis à trente-sept phares. Treize de ceux-ci ne reçurent aucun instrument, l'objet dans ces cas étant d'obtenir une simple enregistration des vents et de l'état de l'atmosphère. Treize autres furent pourvus de pluviomètres seulement, et onze de thermomètres et de pluviomètres. Chaque thermomètre fut accompa-

gné d'un paravent et d'un abri portatifs, construits sous la direction de l'ingénieur et de l'aide de l'observatoire.

L'établissement des nombreuses stations dénommées dans la liste, n'a pu s'effectuer sans une somme considérable de travail, dont voici la nature :—

Correspondance et préparation des formules d'enregistrations et des livres d'instructions.

Plan, construction, emballage et envoi des appareils.

Essai de plus de cent thermomètres.

Visites, comprenant mes voyages et ceux de mes aides, soit un parcours d'environ 10,000 milles.

Indépendamment de l'organisation des stations, l'examen chaque mois d'environ quatre-vingts registres, la vérification des calculs, et la combinaison des résultats en tableaux, forment une somme de travail qui nécessiterait tout le temps de deux commis ordinaires ; mais ce travail est fait par mes assistants en sus de leurs propres fonctions, avec à peine quelque aide étrangère.

Je désire qu'il soit compris que le travail du bureau météorologique ne forme aucunement partie des fonctions régulières de l'observatoire magnétique ; que je me suis chargé moi-même de la surveillance générale gratuitement, et que l'allocation que je fais à mes assistants pour leur travail *extra*, est insignifiante comparé à ce qui serait accordée ailleurs pour les mêmes services.

STATIONS météorologiques en correspondance avec l'Observatoire magnétique de Toronto.

STATIONS PRINCIPALES.

Station.	Surintendant.	Station.	Surintendant.
Ontario.		**Nouveau-Brunswick.**	
Ottawa	Départ. de la Marine et des Pêcheries	St. Jean	G. Murdock, I. C.
Woodstock	J. Montgomery, Professeur de mathématiques, Institut littér. canadien	Frédéricton	Professeur Jack.
		Nouvelle-Ecosse.	
		Halifax	F. A. Allison, U. A.
Province de Québec.		**Manitoba.**	
Montréal	Dr. Smallwood.	Winnipeg	Directeurs du Collége de St. Jean.

STATIONS ORDINAIRES.

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
Ontario.		**Ontario.—*Suite.***	
Classe I.		*Classe III.—Suite.*	
London, Middlesex	D. S. Lett, jun.	Niagara, Lincoln	S. D. Mills.
Stayner, R.N., Simcoe	R. J. Cole.	Seaforth, C.F.G.T., Huron	R. B. Moodie.
Classe II.		Wyoming, C.F.G.O., Lambton	J. McKay.
		Lucan, C.F.G.T., Middlesex	F. R. Jennings.
Dundas, C.F.G.O., Wentworth	J. Geddes.	Ailsa Craig, C.F.G.T., do	R. Munford.
Ingersoll, Oxford	J. Lewis.* / W. H. Eakins.	Parkhill, C.F.G.T., Middlesex	G. B. Reeve.
		Orillia, Simcoe	H. Fitton.
Glencoe, C.F.G.O., Middlesex	William Hayden.	Newmarket, H. S., York	W. R. Nasen.
Brampton, C.F.G.T., Peel	J. Reynolds.	Débarcadère Holland, York	M. Bell.* / W. H. Thorne.
Thornhill, R.N., York	J. Duncan.		
Kincardine, Bruce	Dr. D. W. Martyn.	Plattsville, Oxford	R. Treffry.
Gwillimbury Nord, York	Rév. Canon Ritchie.	Pointe Stoney, C.F.G.O., Essex	W. Dickson.
Gravenhurst, Victoria N.	T. W. Robinson.		
Havre de Fitzroy, Carleton	Rév. J. Tait.		
Brockville, H. S., Leeds	W. R. Bigg.	**Québec.**	
Perth, H. S., Lanark	H. H. Ross.		
16 phares.		*Classe I.*	
Classe III.		Huntingdon, Huntingdon	Dr. F. Shirriff.
		Observatoire de Québec, Québec	Capt. Ashe, M.R.
Collingwood, Simcoe	W. A. Parlane.	Québec, Haute-Ville	Lieut. Murray, A.R. Stat. abandonnée au départ de cet officier du Canada.
Georgina, York	Capt. Sibbald.		
Markham, H. S., York	J. H. Hughes.		
Weston, York	Rév. W. F. Checkley.	*Classe II.*	
Credit, Peel	Rév W. C. Cooper.		
Widder, Lambton	Rév. P. Goodfellow.* / A. Duffus.	Richmond, Richmond	Rév. M. McKay.
		Six phares.	

* La mention de deux noms indique un changement d'observateur.

STATIONS météorologiques en correspondance avec l'Observatoire magnétique de Toronto.—*Suite.*

STATIONS ORDINAIRES.—*Suite.*

Station.	Observateur.	Station.	Observateur.
QUEBEC.—*Suite.*		N.-BRUNSWICK.—*Suite.*	
Classe III.		*Classe II.*	
Malbaie, Charlevoix	Hon. D. Roy.	Petersville, Comté de la Reine.	Rév. C. R. Mathew.
Danville, Richmond	H. B. Mackenzie.	Cinq phares.	
Bonner's Hill, Québec.........	M. Ashe.		
Couvents dépendant de la Congrégation Notre-Dame de St. Roch de Québec, diocèse de Québec:—		*Classe III.*	
		Dorchester, Westmorland	E. V. Tait, Prin. Ecole Sup.
Baie St. Paul, Charlevoix.		NOUVELLE-ECOSSE.	
Pointe-aux-Trembles, Portneuf	Dames résidantes.	*Classe I.*	
Rimouski, Rimouski	,,	Glass Bay, Cap-Breton	H. Poole.
Kamouraska, Kamouraska.	,,	Pictou, Pictou	H. A. Payne.
Rivière Ouelle, Kamouraska..........	,,	Sydney, Cap-Breton	T. C. Hill.
St. Thomas, Montmagny ..	,,	Windsor, Hants	Maynard Bowman.
Ste. Croix, Lotbinière.....	,,	Yarmouth, Yarmouth.........	H. C. Creed.
Ste. Famille, Montmorency	,,	Wolfville, King.....	D. F. Higgins.
Couvents dépendant des SS. de Charité, Québec :—		*Classe II.*	
Deschambault, Portneuf ..	,,	Amherst	
Carleton, Baie des Chaleurs, Bonaventure............	,,	Digby, Digby	H. H. Taylor.
Cacouna, Témiscouata	,,	Liverpool, Comté de la Reine .	R. S. Sterns.
Ste. Anne, Lotbinière.....	,,	Truro	H. A. Gray.
Pointe-Lévi, Lévis	,,	10 phares.	
St. Nicolas, Lévis.........	,,	*Classe III.*	
Rivière Somerset, Mégantic	,,	Guysborough, Guysborough ...	S. R. Russell.
Couvents dépendant du couvent du Bon-Pasteur, Québec :—		Collège du Roi, Windsor.......	J. M. Hensley.
		Dartmouth	
		Beaver Bank, Halifax.........	James Grove.
Chicoutimi, Chicoutimi ...	,,	Cap Nord.....................	
Château-Richer, Montmorency..................	,,	Baie Aspey, Cap-Breton	Thomas J. Bown.
Charlesbourg, Québec	,,		
Champlain, Champlain....	,,	MANITOBA.	
Rivière du Loup, Maskinongé	,,	*Classe I.*	
Lotbinière, Lotbinière.....	,,	Winnipeg	James Stewart.
Couvents dépendant du couvent de Jésus-Marie, Québec :—		COLOMBIE BRITANNIQUE.	
Trois-Pistoles, Témiscouata	,,	*Classe II.*	
St. Michel, Bellechasse....	,,	Pont Spencer	J. Murray.
St. Gervais, Bellechasse ...	,,		
St. Anselme, Dorchester...	,,		
NOUVEAU-BRUNSWICK.		Les stations suivantes, dans l'Ile de Terreneuve, sont aussi en corresp. avec l'observatoire :	
Classe I.		St. Jean..................	J. Delany.
Rivière au Bar, Comté du Roi.	Rév. J. Fowler.	Havre de Grâce...........	H. A. Clift.

NOTE.—Des instruments et des registres ont aussi été fournis à plusieurs autres stations dans chacune des provinces, mais comme on n'a reçu aucun rapport de ces stations, leurs noms sont omis dans cette liste.

PHARES où se tiennent des registres météorologiques,—rangés en sous-classes A, B, C ; A indique les stations ayant un thermomètre et un pluviomètre ; B les stations avec un pluviomètre seulement ; et C, les stations sans instruments.

Phare.	Observateur.	Phare.	Observateur.
ONTARIO.		NOUVEAU-BRUNSWICK.	
A.		A.	
Ile Pelée, lac Erié	James Cumming.	Grindstone, baie de Fundy.....	James Clark.
Ile Clapperton, lac Huron.....	Charles Patton.		
B.		C.	
Pointe Pelée, lac Erié.........	P. McIntyre.	Ile Machias, baie de Fundy...	James Conley.
Amherstburg, Essex	A. Hackett.	Lepreau, baie de Fundy.......	G. Thomas.
Pointe Clark, Huron	J. Young.	Pointe Escuménac, baie de Miramichi.................	William Hay.
Ile aux Serpents, lac Ontario ..	N. Orr.	Ile Miscou, golfe St. Laurent...........	G. McConnel.
Ile aux Tourtes, ,, ..	B. Gillespie.		
Ile Chantry, lac Huron.........	D. McG. Lambert.		
Ile des Anses, baie Georgienne .	D. McBeath.		
Ile Sulphur, lac Supérieur.....	W. Sheppard.		
C.		NOUVELLE-ECOSSE.	
Ile Griffith, baie Georgienne	V. C. Hill.	A.	
Ile Nottawasaga, ,,	G. Collins.	Ile de Sable..................	H. Deane.
Ile aux Chrétiens, ,,	J. Hoar.	Liverpool, île Coffin	L. Eaton,
Ile Solitaire, ,,			
Rocher Rouge, ,,	P. Proulx.	B.	
St. Ignace, lac Supérieur	A. Hynes.	Ile au Castor, Cap-Breton	R. Fraser.
QUÉBEC.		Cap Canso, île Cranberry.....	J. Hanlon.
A.		Ile Scattari, Cap-Breton....	J. McLean.
Pointe aux Pères, Rimouski...	D. Lawson.	Ile au Loup de Mer, ,, ...	N. C. McKeen.
Rocher aux Oiseaux, îles Mad..		C.	
Cap des Rosiers, Gaspé........	A. Trudeau.	Ile au Loup-marin, b. de Fundy.	T. C. Crowell.
Anticosti, golfe St. Laurent....	J. Pope.	Pointe de Sable, Cap-Breton...	J. Mindell.
Belle-Ile, Labrador............		Canso Nord, ,, ...	G. McKay.
B.			
Pointe Amour, Labrador......	P. Godier.		

Progrès de la télégraphie météorologique en Canada.

Observations préliminaires.

On s'exagère souvent la supériorité du télégraphe sur la poste pour recueillir les informations concernant l'état du temps, jusqu'à considérer le premier comme le signe du progrès, et la dernière comme une chose passée et restée en arrière des besoins actuels.

Or, de telles comparaisons sont sans valeur ; car ce qu'il faut considérer, c'est l'objet qu'on se propose en recueillant ces renseignements.

(1). Si le but est de trouver des pronostics du temps dans ce qui se passe à distance, il est superflu de remarquer qu'il n'y a que le télégraphe qui puisse être employé.

(2). Si le but est d'étudier les pronostics pour une application future, le télégraphe aura certainement des avantages, mais non assez considérables pour justifier l'énorme dépense que son emploi entraîne.

(3). Si le but en recueillant des données météorologiques, est simplement de former des statistiques et n'est point d'obtenir des pronostics immédiats, les rapports mensuels sont bien préférables, au point de vue de la commodité, à ceux transmis par le télégraphe, en même temps qu'ils sont bien moins coûteux.

Les rapports mensuels ne demandent qu'une feuille de papier (et sont par cela même commodes à consulter), une course au bureau de poste, et un centin de port ; les rapports télégraphiques demandent quatre-vingt-dix morceaux de papier, ayant tous besoin d'être expliqués et transcrits, quatre-vingt-dix courses au bureau du télégraphe, et une dépense de $22.50 par mois pour les télégrammes.

Pour cent stations (nombre très-restreint pour des fins de statistique) la dépense annuelle de la réception serait de $27.000 contre $1,200 ; le travail d'écriture et autre serait décuplé ; et les dangers d'erreur seraient aussi énormément multipliés.

Supposant donc que le télégraphe serait seul systématiquement employé pour la communication des pronostics du temps, il resterait à résoudre la question de savoir quel serait le mode d'établir des stations de transmission le plus avantageux, soit graduellement ou toutes à la fois ?

Dans le premier cas, le système volontaire s'étendrait graduellement ; et à mesure que les observateurs acquerraient de l'expérience, sans frais pour l'Etat, (tout en amassant les faits nécessaires pour les pronostications futures), ceux dont l'habileté et la fidélité seraient éprouvées, et dont les localités seraient convenables, formeraient un corps duquel on pourrait choisir les observateurs télégraphistes, lorsqu'on adoptera un système télégraphique.

S'il faut établir un système télégraphique sans avoir pris ces moyens préliminaires, on peut le faire de deux manières. La première consiste à éprouver les observateurs : on leur donne un cours d'instruction, et, s'ils ont la capacité voulue, ils sont engagés avec des salaires rémunératifs, et placés à des stations—et les frais du local nécessaire pour les observations, dans le voisinage des bureaux de télégraphe, font partie des dépenses publiques.

Un mode moins dispendieux, quoique un peu moins efficace que le premier, est de chercher dans chaque endroit une personne assez intelligente pour prendre les observations, après avoir reçu l'instruction convenable, qui veuille s'en charger et dont la résidence soit avantageusement située.

Le premier mode mentionné plus haut, savoir, celui du développement graduel, se recommande de lui-même comme un des plus applicables en un pays comme le Canada, où, jusqu'à dernièrement, il n'existait encore aucun système météorologique semblable à celui qui a été mis en opération aux Etats-Unis, il y a plus de vingt ans, par la *Smithsonian Institution* ; et si ce n'était que des mesures prises récemment aux Etats-Unis, en ce qui concerne la télégraphie météorologique, je demanderais encore de différer ici la création d'un système télégraphique. Les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons cependant, ont été matériellement modifiées par le fait que l'entreprise de nos voisins nous met sous la main un système tout trouvé, dont nous pouvons nous servir moyennant une dépense insignifiante en comparaison de ce qu'en coûte le maintien aux Etats-Unis ; la dépense journalière à payer par le Canada, pour trois rapports reçus d'une station quelconque des Etats-Unis, n'étant que de 30 centins, contre $4.00 que la préparation de ces rapports coûte pour le moins.

De bonne heure en juin 1871, avec l'assentiment du ministre de la marine, j'ouvris une

correspondance avec le *bureau des signaux* (Signal Office) de Washington, auquel j'offris de transmettre des bulletins de l'état du temps, dressés à certaines stations de nos provinces, en retour de ceux que ce département enverrait en Canada. L'offre fut cordialement acceptée ; mais comme il me fallait visiter les provinces inférieures pour le service météorologique général de la Puissance, je résolus d'attendre jusqu'à mon retour pour donner suite à ce projet. Je renouvelai alors ma correspondance avec le *Signal Office ;* et tout en mentionnant certaines stations dont j'étais sûr d'obtenir facilement des bulletins dignes de foi, je me déclarai prêt à établir d'autres stations sur les points où il serait désirable d'obtenir des indications pour compléter le système de Washington. Je reçus une réponse du chef du bureau qui refusait les télégrammes des provinces inférieures, parce qu'ils n'étaient pas nécessaires à son but, mais me pressait vivement d'envoyer des télégrammes réguliers de certains districts. Les stations dont nous convînmes furent celles de Kingston, Port Dover, Port Stanley, Saugeen, et subséquemment celle de Québec.

La correspondance en était rendue là vers la fin de novembre ; il était tard alors pour voyager, mais croyant devoir répondre à la générosité du *Signal Office* dans un même esprit, je ne perdis pas de temps et je visitai Port Stanley, Port Dover et Saugeen, où, aussi bien qu'à Kingston, je pus réussir à m'assurer les services temporaires d'observateurs très-intelligents.

Après avoir employé quelque temps à des expériences préliminaires, on a commencé à transmettre régulièrement des bulletins le 2 janvier. Depuis cette date, ils ont été reçus à Toronto, de Kingston, Port Dover et Port Stanley, et envoyés à Washington avec ceux de Toronto, dont la transmission avait été commencée quelques semaines plus tôt.

L'un de mes assistants, qui passa quelques jours aux trois stations ci-dessus nommées, pour ajuster les appareils et donner des instructions sur leur usage est maintenant sur le point de visiter Saugeen, d'où j'espère recevoir des rapports dans le cours de janvier. Je suis en correspondance pour obtenir de semblables observations à Québec.

Il y a encore quelques autres places où, dans l'intérêt du service canadien, il serait désirable d'établir des stations télégraphiques de transmission ; mais vu les dépenses qu'entraînent de telles opérations, même sur une petite échelle, il est mieux, pour le présent de se borner à avoir des stations de transmission presque uniquement aux positions où elle sont le plus nécessaires pour compléter le système des Etats-Unis.

Les observations sont faites, chaque jour, à 7.25 a. m., 4.25 p. m., et 11.25 p. m., temps de Toronto, et sont expédiées de Toronto vingt-cinq minutes après. En retour des douze télégrammes canadiens quotidiens, je reçois de quinze stations, des rapports complets à 7.25 a. m., et des rapports partiels pour les deux précédentes heures d'observation.

Sur les rapports qui parviennent à l'Observatoire entre 10 et 11 a. m., et sur les télégrammes canadiens, sont composés des bulletins, qui sont publiés dans les journaux de l'après-midi du même jour.

J'ai limité, pour le présent, le nombre des rapports quotidiens à quinze, ce nombre étant suffisant pour le fonctionnement du système ; mais je me propose, avant l'ouverture de la navigation, de l'augmenter jusqu'à trois rapports quotidiens, à fournir par trente ou quarante stations, un nombre plus restreint n'étant pas suffisant pour permettre de tirer des déductions satisfaisantes.

Outre les bulletins imprimés dans les journaux et affichés pour l'usage du public, je me propose d'envoyer, une à trois fois par jour, sur chaque circuit télégraphique, un télégramme résumant les descriptions réunies à Toronto de l'état du temps aux endroits dont la condition atmosphérique influe davantage sur celle des ports de mer et des lacs par où passe le fil ; et comme ces télégrammes peuvent être lus, si on le désire, à tous les bureaux de télegraphe, le nombre des bureaux de réception peut être indéfiniment augmenté.

Les informations concernant les côtes de l'Atlantique et autres lieux d'un intérêt particulier à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, et qui sont maintenant reçues tous les jours à Toronto, pourraient être transmises par la Compagnie de Montréal à Sackville, et de là répétées dans toute l'étendue des provinces inférieures ; elles seraient communiquées au cours de leur transmission à nombre de places entre Toronto et Sackville.

Je crois devoir remarquer ici que la correspondance télégraphique régulière entre le Canada et les Etats-Unis devrait se faire par un unique canal (Toronto) ; les rapports des

stations canadiennes devant être envoyés au centre canadien, et non, à un pays étranger, car les intérêts des deux parties seront ainsi plus efficacement servis.

Tandis que le maintien des stations canadiennes d'observation et les frais à faire pour réunir les informations à Toronto, y compris le coût des télégrammes de Buffalo, doivent être à la charge du gouvernement de la Puissance, je pense qu'une partie au moins de la dépense de la distribution des informations par le télégraphe, devrait être à la charge des localités où les télégrammes sont délivrés, et dans certains cas particuliers, à la charge des gouvernements provinciaux : et si les télégrammes devaient être délivrés à beaucoup d'endroits sur la ligne, la dépense deviendrait insignifiante pour chaque endroit.

Je ferai maintenant mention de quelques points qui ne se rattachent pas strictement au sujet de ce rapport, mais dont l'importance peut me justifier de les placer ici sous vos yeux.

I. Dispositions à prendre pour donner le temps juste par toute la Puissance.

II. Détermination de la latitude et de la longitude.

III. Rectification des cartes magnétiques de l'Amérique britannique du Nord ; et plus particulièrement détermination exacte des lignes isogoniques ou lignes d'égale déclinaison.

L'irrégularité du temps local, qui est partout la source de beaucoup d'inconvénients, peut être corrigée à tous les endroits pourvus d'un bureau de télégraphe, si le gouvernement veut louer l'usage des fils pour quelques minutes, chaque jour, au même *temps absolu.*

Je propose qu'à une heure fixe un signal convenu soit donné par l'observatoire central.

Aussitôt le signal reçu à chaque bureau de télégraphe, il sera du devoir de l'opérateur de mettre son horloge au temps local correspondant, ou de noter l'indication de l'horloge et son écart.

Cette disposition, outre qu'elle serait avantageuse pour l'usage civil, serait aussi utile aux arpenteurs, etc., qui, en se rendant au bureau à l'heure convenable, pourraient régler leurs chronomètres et constater la longitude vraie du lieu. Il est probable qu'il serait nécessaire d'avoir plusieurs correspondances télégraphiques, mais ce sont là des détails du ressort des compagnies de télégraphe.

Le signal de l'heure pourrait facilement être donné par l'observatoire de Toronto, où depuis plus de trente ans on tient note des passages au méridien. Mais comme le chronomètre et la lunette méridienne de l'observatoire de Québec, de même que le ciel de cet endroit, sont meilleurs qu'à Toronto, et comme le capitaine Ashe est, de plus, l'officier spécialement chargé du soin de déterminer le temps, je considère que ce service devrait lui être confié.

Pour ce qui est de la détermination des positions géographiques et des observations magnétiques, bien que j'aie dit qu'elles sont dignes d'attention, je comprends que le travail et la dépense que nécessitera le développement du système météorologique, peuvent faire juger convenable de remettre à une autre année à s'occuper de cette partie. Je suis prêt, cependant, à vous soumettre un plan pour la réalisation de ces importants objets, si vous le désirez.

Les remarques ci-dessus, avec les tableaux statistiques qui les accompagnent et qui ont été dressés à l'observatoire, vous sont respectueusement soumis.

G. T. Kingston.

Liste des tableaux qui accompagnent le rapport du bureau météorologique au Ministre de la Marine et des Pêcheries.

I.—TEMPÉRATURE MOYENNE de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, inclusivement.

	1869.				1870.												1871.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
Ontario.	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Windsor	63·0	43·6	35·3	29·9	26·3	24·8	29·7	49·8	61·7	69·9	72·7	71·4	66·7	53·0	39·2	26·8	26·9	27·5	40·3	48·8	59·6	67·4	70·3	71·1
Simcoe	62·4	43·8	34.3	29·8	27·2	23·8	29·3	48·2	60·2	69·6	70·3	69·2	63·2	52·1	38·8	28·9	25·1	27·0	39·5	47·9	58·5	65·0	67·4	69·2
Hamilton	63·5	43·8	35·0	30·0	26·1	23·2	27·1	46·3	58·9	70·8	71·8	71·5	63·2	52·0	38·1	27.6	23·2	25·6	35·7	45·8	57·3	65·2	69·7	70·6
Dundas	....	....	....	....	....	....	....	45·7	59·3	70·8	71·5	70·5	63·1	50·9	37·8	26·7	23·8	24·8	35·8	46·5	58·6	65·7	69·1	69·6
Glencoe	....	....	....	....	....	....	....	46·7	59·4	67·0	70·6	69·4	62·9	....	....	22·8	23·9	25·8	36·6	46·5	59·2	64·6	66·8	68·9
Ingersoll	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69·9	69·4	66·9	61·7	51·0	35·7	....	....	....	....	44·3	54·5	60·6	65·2	....
Woodstock	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35·8	24·5	21·5	22·3	34·3	43·8	55·2	61·5	64·9	66·8
Wilder	....	....	....	....	....	22·7	28·0	46·8	58·6	66·7	71·4	65·6	60·4	47·1	37·4	27·9	23·6	25·7	36·1	....	....	....	....	....
Toronto	60·7	42·3	32·7	28·7	24·4	21·5	26·3	44·6	56·3	67·3	68·8	67·1	61·8	50·0	36·6	26·2	21·3	24·3	34·6	43·0	54·2	61·4	66·0	67·4
Stratford	58·5	40·1	30·8	26·7	22·0	19·8	24·9	45·3	57·9	67·6	67·2	65·8	60·6	48·5	35·2	24·6	21·4	22·5	34·2	43·7	55·2	61·6	64·6	65·4
Brampton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19·1	20·2	33.1	43·1	55·5	62·8	66·5	67·1
Thornhill	....	....	....	....	....	23·7	31·3	48·3	63·2	65·9	65.5	63·7	57·1	46·4	34·8	21·5	19·5	21·1	34·0	43·1	53·0	63·9	62·8	64·3
Goderich	60·9	43·7	34·0	29·4	25·3	21·8	26·1	45·8	57·0	65·9	68·1	67·4	62·5	51·4	38·8	28·3	24·3	25·6	35·7	45·2	55·0	62·8	65·7	66·4
Kincardine	....	....	....	....	....	....	....	....	53·2	63·1	66·5	64·4	69·7	50·4	38·6	27·6	24·5	23·7	34·7	43·0	51·4	58·1	63·7	64·1
Belleville	62·4	43·2	32·1	26·7	22·3	18·6	25·3	45·6	59·2	71·5	71·0	69·7	61·3	49·3	36·0	24·1	15·4	21·9	35·1	45·0	56·0	66·7	67·9	69·7
Peterborough	61·1	40·6	30·1	25·0	19·7	17·2	24·9	46·0	59·4	71·9	70·5	68·6	60·6	48·1	34·5	21·7	14·9	19·6	33·7	44·4	56·8	64·2	67.0	68·5
Gwillimbury N.	....	....	....	....	23·8	....	27·9	45·9	59·7	72·9	72·3	69·0	62·8	51·4	37·7	25·3	18·7	19·4	33·7	43·5	55·4	63·7	68·2	68·5
Barrie	64·1	43·4	32·6	26·9	21·6	17·7	25·1	46·2	59·9	70·8	70·5	69·4	64·4	50·3	37·4	25·0	19·2	20·3	33·9	44·3	57·3	64·4	69·1	69·3
Stayner	....	....	....	....	....	18.7	23·9	45·1	57·5	67·6	69·8	67·3	60·3	48·6	35·5	24·5	19·9	19.9	33·1	41·4	50·9	57·5	61·1	63·1
Gravenhurst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33·7	20·2	13·3	16.3	30·5	40·1	54·5	61·6	65·5	64·8
Cornwall	62·3	45·2	31·6	23·5	20·0	15·1	24·6	46·1	57·3	71·6	73·8	69·6	60·3	50·2	36·3	22·5	10·3	19·3	33·8	44·1	55·9	65·1	68·5	68·7
Havre de Fitzroy	....	....	....	....	....	....	....	49·9	58·5	73·1	73·7	69·9	59·7	49·2	....	19·3	5·6	13·5	31·9	42·4	56·7	65·4	67·8	67·2
Pembroke	60·9	41·8	29.2	20·0	14·4	10·3	22·1	45·7	56·8	70·5	69·3	65·8	57·4	46·9	32·3	18·1	4·2	12·6	29·8	39.6	54·5	61·5	63·9	64·5
Québec.																								
Montréal	65·6	46·1	30·3	22·9	19·2	16·7	26·9	47·1	60·7	72·4	74·6	70·7	63·2	51·3	38·6	23·9	10·7	18·3	34·7	44·0	57·9	67·5	69·9	70·2
Québec	60·8	45·3	29·1	18·7	15·7	13·0	22·3	40·5	52·3	67·1	69·4	65·0	55·6	46·0	33·1	21·3	6·0	14·8	29·3	36·8	50·2	61·4	65·1	63·9
Huntingdon	....	....	....	....	....	....	23·9	46·6	57·2	72·4	72·6	68·9	58·3	50·4	36·6	24·5	9·8	18·0	34·3	44·9	57·0	64·8	68·0	67·3

Nouveau-Brunswick.																								
St. Jean	55·3	46·6	34·2	26·6	25·3	21·1	27·6	40·1	45·3	56·8	60·0	59·8	54·6	46·4	36·8	25·5	16·7	19·8	31·9	36·8	44·7	54·3	60·3	59·9
Rivière au Bar	....	....	....	....	....	....	....	39·6	46·8	63·5	68·2	65·1	55·7	45·5	34·9	23·3	12·9	16·4	30·9	34·9	46·9	58·3	64·7	62·8
Petersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14·2	17·7	32·6	37·7	48·2	59·2	63·0	63·6
Nouvelle-Ecosse.																								
Yarmouth	....	....	....	....	....	....	....	....	44·9	56·3	60·7	....	55·3	47·8	40·3	32·0	24·2	23·6	24·0	37·5	44·7	55·6	62·1	61·1
Digby	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68·6	68·4	58·2	50·9	42·3	32·4	24·9	25·5	38·0	41·0	49·9	59·4	63·0	62·8
Halifax	57·5	48·4	36·8	32·0	29·9	24.6	23·8	41·2	47·1	59·9	65·3	64·9	57·2	48·1	39·2	30·0	22·6	22·1	33·0	36·9	46·7	56·1	62·8	62·6
Windsor	....	....	....	....	26·3	23·9	27·2	43·3	49·4	62·6	66·8	64·6	55·7	47·8	33·4	28·8	20·2	19·4	33·6	37·0	47·7	59·5	64·6	63·1
Wolfville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	55·8	47·7	38·1	28·7	21·2	21·6	33·5	36·7	48·7	....	64·4	....
Pictou	....	....	....	....	....	....	26·8	39·4	45·4	59·4	65·6	64·0	55·1	47·0	33·1	27·3	19·4	19·8	31·6	34·0	46·1	59·0	64·8	63·3
Glace Bay	57·0	48·6	37·5	30·0	28·9	24·6	27·9	37·3	42·9	54·1	63·7	63·6	53·6	46.6	39·3	30·3	23·5	20·2	30·5	32·3	43·6	53·0	61·8	62·1
Sydney	....	....	....	....	29·5	24·9	28·9	37·5	43·8	55·5	64·6	63·5	54·3	46·4	38·6	29·6	23·1	20·3	30·6	33·5	44·1	53·9	62·1	62·4
Mines d'Albion	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21·0	20·2	32·5	35·7	....	....	....	....
Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	60·1	64·7	64·4
Manitoba.																								
Winnipeg	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	59·5	61·8	67·6	....
Terreneuve.																								
St. Jean	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	63·9	60·2

II.—Maximum de la Température de chaque mois aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, inclusivement.

	1869.				1870.												1871.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Ontario.																								
Windsor	87·2	73·8	65·7	49·8	52·6	44·0	48·1	78·6	86·3	96·2	92·4	90·9	92·4	74·8	68·9	53·9	58·7	63·9	67·9	85·7	93·2	95·2	92·6	98·7
Simcoe	33·3	71·0	62·9	41·2	50·0	42·5	48·0	75·2	82·7	95·0	86·3	84·5	79·2	68·7	64·2	55·3	58·7	57·0	65·5	77·8	88·5	87·9	87·7	90·4
Hamilton	89·8	78·8	66·3	46·8	50·8	44·8	46·8	77·8	86.8	101·8	95·8	94·8	87·8	75·8	67·8	51·8	56·8	59·4	53·8	81·8	95·8	91·8	95·8	99·0
Dundas	....	....	....	....	....	....	....	64·0	90·0	102·0	98·0	92·0	76·0	76·0	64·0	44·0	46·0	50·0	50·0	72·0	96·0	82·0	86·0	84·0
Glencoe	....	....	....	....	....	....	....	68·0	72·0	89·0	86·0	85·0	85·0	....	....	49·0	48·0	52·0	60·0	72·0	83·0	82·0	83·0	84·0
Ingersoll	....	....	....	....	....	....	....	....	....	100·0	82·0	82·0	74·0	64·0	58·0	....	....	....	....	70·0	74·0	....	....	....
Woodstock	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62·1	42·5	48·9	55·6	62·2	76·7	88·9	88·9	85·4	92·0
Widder	....	....	....	....	....	....	....	....	....	93·0	85·0	88·5	85·5	74·0	63·0	47·5	54·0	56·5	63·0	....	....	....	....	....
Toronto	81·0	69·8	58·0	45·0	45·0	40·6	44·0	67·0	81·2	88·4	87·4	84·0	78·0	68·5	57·2	45·2	46·4	48·0	58·5	72·8	85·0	83·0	88·4	89·5
Stratford	79·4	67·3	56·8	39·6	42·8	37·7	40·6	70·6	78·2	88·7	86·0	81·5	80·2	65·6	58·6	42·1	45·1	48·1	60·1	76·1	83·4	86·0	84·2	85·6
Brampton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	42·0	47·0	47·0	70·0	83·0	82·0	85·0	83·0
Thornhill	....	....	....	....	....	40·0	44·0	70·0	85·0	82·0	74·0	77·0	69·0	62·0	60·0	40·0	42·0	49·0	49·0	68·0	81·0	76·0	78·0	78·0
Goderich	81·4	70·5	62·5	42·1	48·0	40·5	48·4	73·9	80·0	90·2	86·9	85·6	80·3	70·2	63·4	45·5	55·4	53·9	64·3	78·6	88·8	90·7	86·3	87·2
Kincardine	....	....	....	....	....	....	....	....	81·0	87·2	88·0	82·0	84·0	72·0	63·5	43·5	50·5	53·2	62·0	76·5	85·0	85·5	85·3	88·5
Belleville	83·1	71·2	57·7	41·7	46·4	40·1	48·7	66·7	84·4	94·4	88·1	87·7	81·0	70·6	58·6	46·6	43·9	45·8	56·8	75·3	83·3	84·7	88·3	87·0
Peterborough	84·2	72·5	60.1	43·5	43·5	39·6	52·4	72·8	87·8	95·0	90·7	89·5	84·4	70·7	59·3	44·6	51·8	48·3	55·2	79·5	91·8	92·5	90·5	93·7
Gwillimbury N.	....	....	....	....	42·0	....	54·0	73·0	81·5	92·0	92·0	90·0	83·0	74·0	64·5	44·5	51·5	52·5	48·5	80·0	88·0	91·5	95·0	87·0
Barrie	89·1	76·5	63.5	44·6	45·2	39·6	55·1	73·6	87·4	95·6	92·6	89·6	86·6	82·4	79·1	47·9	54·6	47·1	54·1	79·6	90·7	93·4	93·4	94·4
Stayner	....	....	....	....	....	37·0	52·0	73·0	86·0	94·0	92·0	90·0	86·0	73·0	65·0	46·0	54·0	43·0	60·0	82·0	88·0	94·0	95·0	91·2
Gravenhurst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	58·0	49·0	47·0	47·0	57·0	73·5	91·0	91·0	93·4	87·3
Cornwall	90·1	75·0	62·8	44·2	48·2	50·2	....	....	....	96·0	97·0	90·8	80·8	70·8	63·8	45·0	45·0	49·0	59·8	69·8	88·8	88·8	88·8	89·8
Havre de Fitzroy	....	....	....	....	....	....	....	29·0	90·0	96·0	90·5	92·0	86·6	74·1	....	42·0	42·0	44·3	51·8	66·0	92·2	92·5	97·0	88·0
Pembroke	83·4	70·8	63·5	88·1	47·0	35·0	51·0	71·4	94·5	98·5	93·3	90·5	81·4	74·8	59·4	46·0	46·1	49·0	51·5	67·5	93·9	96·0	95·5	87·8
Québec.																								
Montréal	76·1	82·0	66·2	40·7	39·7	38·2	52·2	76·0	89·3	94·4	96·1	93·1	85·7	77·4	64·2	55·6	40·1	46·2	61·6	68·0	94·3	92·2	95·0	89·6
Québec	77·5	65·0	50·4	42·2	45·0	41·0	39·0	73·0	91·2	92·0	93·0	85·0	77·0	67·0	45·0	39·0	40·0	40·0	50·0	54·5	87·5	90·5	85·0	80·0
Huntingdon	77·5	65·0	50·4	42·2	45·0	41·0	39·0	73·0	91·2	93·0	94·0	92·0	78·0	76·0	66·0	45·0	42·0	47·0	62·0	74·0	90·0	92·0	92·0	84·0

Nouveau-Brunswick.																								
St. Jean	69·0	70·0	56·0	50·0	45·0	45·0	50·0	64·0	69·0	77·0	80·0	77·0	72·0	66·0	56·0	42·0	43·0	41·0	46·0	53·0	73·0	71·0	82·0	77·0
Rivière au Bar	....	....	....	....	....	....	....	70·0	81·0	90·0	92·0	85·0	78·0	67·1	62·7	41·3	40·6	45·6	57·0	54·9	82·0	84·9	81·6	83·0
Petersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46·0	45·0	59·0	56·0	83·0	84·0	80·0	82·0
Nouvelle-Ecosse.																								
Yarmouth	....	....	....	....	....	....	....	....	67·4	84·0	81·0	....	76·6	65·5	58·2	48·0	52·3	41·0	56·0	56·5	63·7	76·0	80·0	76·7
Digby	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	84·0	80·0	74·0	72·0	62·0	46·0	56·0	50·0	60·0	54·0	80·0	80·0	78·0	80·0
Halifax	78·9	74·4	55·5	53·8	50·4	47·3	52·4	66·4	80·2	86·7	91·5	87·8	80·1	70·0	60·7	47·8	49·4	47·3	52·8	62·8	87·2	77·9	82·1	83·0
Windsor	....	....	....	....	54·5	51·0	57·5	67·2	83·5	88·8	88·0	84·1	79·7	71·0	62·6	47·2	47·0	45·7	64·5	63·0	84·0	81·5	80·5	79·0
Wolfville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75·7	69·1	54·4	45·4	47·8	47·8	62·9	58·0	78·4	75·0	83·6	85·4
Pictou	....	....	....	....	....	....	44·5	67·3	74·5	81·6	87·3	85·6	81·0	70·0	62·8	43·8	49·0	48·3	59·5	58·0	79·0	78·0	81·0	82·0
Glace Bay	78·0	75·0	53·0	55·0	50·0	41·0	44·0	52·0	69·0	82·0	89·5	85·0	77·0	68·0	56·0	49·0	50·0	45·0	57·0	53·0	81·0	79·0	81·0	83·5
Sydney	....	....	....	....	50·6	45·6	47·8	65·0	79·2	82·0	89·0	84·0	75·9	68·6	56·6	48·6	48·6	45·3	55·4	53·0	78·9	75·2	80·1	81·6
Mines d'Albion	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46·0	42·0	57·0	53·0	....	....	....	....
Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75·0	82·5	86·0
Manitoba.																								
Winnipeg	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	91·0	90·0	100·0	....
Terreneuve.																								
St. Jean	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	84·0	83·0

III.—Minimum de la Température de chaque mois, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, inclusivement.

	1869.				1870.												1871.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
Ontario.	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Windsor	33·0	20·6	6·9	6·3	−1·1	−7·0	−0·6	30·0	39·0	48·1	42·1	43·0	45·8	31·0	22·1	−6·0	1·0	−8·0	23·4	27·6	32·5	45·1	47·1	51·1
Simcoe	37·3	15·0	3·0	6·0	2·0	−3·3	4·0	29·0	40·9	45·6	52·2	45·2	38·1	28·5	19·0	5·0	−4·0	−9·0	22·5	27·0	29·7	38·5	46·0	47·5
Hamilton	32·0	13·1	5·7	4·7	−1·8	−7·9	−2·9	20·4	35·2	42·3	48·5	38·3	35·2	25·7	18·4	−9·9	−14·2	−6·9	19·4	23·7	29·5	37·2	41·3	41·3
Dundas	....	....	....	....	....	....	....	30·0	48·0	58·0	62·0	60·0	58·0	38·0	26·0	0.0	−4·0	−8·0	28·0	32·0	42·0	54·0	60·0	58·0
Glencoe	....	....	....	....	....	....	....	35·0	48·0	51·0	60·0	53·0	50·0	....	....	−7·0	2·0	4·0	22·0	32·0	40·0	48·0	48·0	56·0
Ingersoll	....	....	....	....	....	....	....	....	....	56·0	60·0	56·0	54·0	34·0	22·0	....	....	....	....	30·0	42·0	....	....	....
Woodstock	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16·1	−10·0	−6·9	−11·0	21·2	24·7	33·0	33·0	40·0	42·0
Widder	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49·0	58·5	40·0	46·0	34·0	18·0	1·5	1·0	−2·5	23·0	....	....	....	....	....
Toronto	34·4	18·7	13·0	6·0	−3·2	−6·6	5·2	29·6	38·8	50·0	48·0	40·0	45·8	30·2	20·8	−5·8	−13·2	−15·8	17·0	26·4	32·4	41·2	47·8	46·0
Stratford	33·2	12·5	3·4	−2·5	−4·4	−3·0	−3·0	26·3	39·2	44·4	47·8	40·9	39·9	30·2	16·4	−8·6	−8·0	−13·4	20·5	25·4	28·0	34·9	39·4	38·2
Brampton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	−13·0	−14·0	25·0	29·0	38·0	47·0	55·0	55·0
Thornhill	....	....	....	....	....	8·0	13·0	36·0	45·0	55·0	58·0	47·0	49·0	34·0	27·0	−6·0	−11·0	−3·0	21·0	29·0	41·0	50·0	55·0	56·0
Goderich	37·2	22·2	13·1	9·2	−3·4	0·0	5·4	27·3	36·9	43·0	47·9	42·2	43·0	32·8	21·8	3·7	−5·8	−11·8	18·9	24·8	28·2	34·7	42·5	41·8
Kincardine	....	....	....	....	....	....	....	....	42·0	45·8	51·3	45·5	47·0	34·5	25·5	8·8	−12·0	−9·5	21·3	26·9	32·5	35·0	50·0	48·5
Belleville	34·4	18·7	13·4	−2·8	−17·5	−9·1	−0·3	27·2	38·3	50·7	51·7	43·5	41·1	30·4	19·7	−15·0	−25·0	−21·0	18·0	23·8	34·7	38·0	47·7	38·1
Peterborough	26·7	10·8	1·2	−10·5	−22·5	−15·2	−5·2	20·2	29·6	42·1	39·8	27·4	28·7	17·4	3·9	−24·5	−29·8	−24·6	5·9	17·7	29·6	28·8	36·4	38·0
Gwillimbury N.	....	....	....	....	−6·0	....	0·0	31·5	44·0	56·0	57·0	53·0	51·0	34·0	18·5	−4·0	−20·5	−21·0	16·0	19·5	39·0	48·0	52·0	51·5
Barrie	33·0	18·0	7·0	−3·9	−14·3	−10·1	−4·4	24·9	34·6	45·0	47·0	33·0	41·9	29·2	19·3	−15·9	−19·4	−21·2	12·8	20·8	27·5	38·0	44·8	45·5
Stayner	....	....	....	....	....	−6·0	−3·0	29·0	38·0	52·0	54·0	34·0	40·0	30·0	10·0	−12·2	−20·0	−18·0	18·0	22·0	28·0	33·0	38·0	40·0
Gravenhurst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12·0	−29·0	−37·0	−31·3	2·0	16·5	33·5	43·0	47·8	44·0
Cornwall	29·7	19·4	6·7	0·2	−14·7	−18·7	−12·7	26·7	30·7	43·7	47·0	41·7	35·7	24·7	16·2	−15·7	−24·7	−17·7	12·0	19·4	31·7	41·7	50·4	42·7
Havre de Fitzroy	....	....	....	....	....	....	....	71·0	42·0	53·0	57·2	44·0	38·0	26·2	....	−18·0	−42·0	−30·0	5·0	17·0	38·0	48·0	43·7	56·0
Pembroke	27·5	15·7	−4·0	−17·5	−37·0	−23·0	−19·0	28·1	30·0	40·1	45·2	33·1	34·4	25·4	9·2	−23·0	−45·0	−32·9	−7·5	9·0	32·0	33·8	39·0	39·0
Québec.																								
Montréal	35·9	24·7	11·1	−2·3	−20·9	−8·1	−5·4	28·0	39·7	59·8	53·1	53·0	45·1	29·9	19·7	−6·2	−26·8	−28·0	−17·0	27·1	36·4	48·1	54·1	56·7
Québec	34·0	19·5	7·1	−6·4	−14·5	−15·0	−11·4	26·7	31·4	45·0	49·0	40·0	34·0	23·0	11·0	−14·0	−28·5	−21·5	9·0	10·0	32·0	40·0	45·0	43·0
Huntingdon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	53·0	54·0	50·0	40·0	28·0	22·0	−17·0	−30·0	−22·0	16·0	20·0	18·0	50·0	52·0	42·0

Nouveau-Brunswick.																								
St. Jean	40·0	23·0	19·0	1·0	—7·0	—8·0	—3·0	23·0	32·0	48·0	50·0	48·0	42·0	25·0	16·0	—1·0	—21·0	—14·0	17·0	20·0	34·0	43·0	51·0	49·0
Rivière au Bar	....	....	....	....	....	....	....	22·0	31·0	48·0	55·0	50·0	32·0	19·6	13·0	—6·1	—22·3	—12·1	10·0	15·3	26·3	30·4	46·1	41·1
Petersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	—30·0	—22·0	10·0	15·0	35·0	41·0	49·0	45·0
Nouvelle-Ecosse.																								
Yarmouth	..	....	....	....	....	....	....	....	31·8	45·1	48·8	....	42·4	26·6	23·6	10·4	—6·8	4·2	18·1	23·7	28·8	37·3	41·5	40·4
Digby	....	....	....	....	....	....	....	....	....	...	54·0	56·0	46·0	34·0	28·0	8·0	—6·0	—8·0	22·0	26·0	36·0	46·0	52·0	50·0
Halifax	35·1	22·9	18·8	12·2	—3·3	—3·1	—7·3	22·6	27·4	38·4	46·0	46·3	35·8	27·1	21·4	4·6	—13·7	—7·7	16·2	23·6	28·3	37·3	45·0	44·3
Windsor	....	....	....	....	—17·5	—4·0	—8·0	23·5	26·5	40·0	44·9	46·0	32·5	26·8	21·9	2·5	—15·0	—12·0	9·7	22·9	28·9	36·0	44·0	42·1
Wolfville	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	43·4	32·1	26·2	6·9	—15·0	—9·8	17·9	25·9	34·1	46·5	52·8	....
Pictou	....	....	....	....	....	....	—8·3	17·7	23·0	39·7	42·4	45·1	33·3	30·3	24·0	2·5	—16·5	—13·0	11·0	21·5	30·0	36·0	47·0	48·0
Glace Bay	38·0	22·0	22·0	15·0	7·0	—2·0	—2·5	20·0	22·0	33·0	39·0	45·0	35·0	28·0	25·0	10·0	—8·0	—5·5	10·0	11·5	28·0	29·0	44·0	44·0
Sydney	....	....	....	....	0·0	—5·0	—10·5	19·3	21·6	32·3	36·4	40·5	32·9	27·6	21·0	10·6	—8·6	—5·0	7·4	11·8	28·3	29·1	43·0	44·2
Mines d'Albion	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	—15·0	—9·0	10·0	20·0	....	....	....	....
Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37·0	44·0	43·0
Manitoba.																								
Winnipeg	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	38·0	34·0	42·0	....
Terreneuve.																								
St. Jean	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	45·0	44·0

IV.—TEMPÉRATURE MOYENNE pendant chaque trimestre et chaque année, depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, avec indication du maximum et du minimum de la température de chaque année, et des dates auxquelles ils se sont produits.

—	Température moyenne, 1869-1870.					Maximum de la température.		Minimum de la température.		Température moyenne, 1870-1871.					Maximum de la température.		Minimum de la température.	
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Eté.	Année.	Température.	Date.	Température.	Date.	Automne.	Hiver.	Printemps.	Eté.	Année.	Température.	Date.	Température.	Date.
						°				°	°	°	°	°	°			
Ontario.																		
Windsor	47·3	27·0	47·1	71·3	48·4	96·2	Juin 25	− 7·0	Février 21	53·0	27·1	49·6	69·3	49·7	98·7	Août 15	− 8·0	Février 13
Simcoe	46·8	26·9	45·9	69·7	47·3	95·0	,, 26	− 3·3	,, 21	51·4	27·0	48·6	67·2	48·6	90·4	,, 14	− 9·0	,, 5
Hamilton	47·4	26·4	44·1	71·4	47·3	101·8	,, 25	− 7·9	,, 22–3	51·1	25·5	46·3	68·4	47·8	99·0	,, 4	−14·2	Janvier 23
Dundas	....	....	....	70·9	....	102·0	,, 25	......	......	50·6	25·1	47·0	68·1	47·7	96·0	{ Août 4. Mai 31. }	− 8·0	Février 5
Glencoe	....	....	....	69·0	....	89·0	,, 26	......	......	....	24·2	47·4	66·8	....	84·0	Août 3-7	− 7·0	Décembre 24
Ingersoll	....	....	....	68·7	....	100·0	,, 26	......	......	49·5	....	....	....	....	....	......	......	......
Woodstock	....	....	....	....	....	....	......	......	......	....	23·0	44·6	64·6	....	92·0	Août 14	−11·0	Février 5
Widder	....	....	44·5	67·9	....	93·0	Juin 26	......	......	48·3	25·7	....	....	....	....	......	− 2·5	,, 5
Toronto	45·2	24·9	42·4	67·7	45·1	88·4	,, 18	− 6·6	Février 21	49·5	23·9	43·9	64·9	45·6	89·5	Août 16	−15·8	,, 5
Stratford	43·1	22·8	42·7	66·9	43·9	88·7	,, 27	− 4·4	Janvier 14	48·1	22·8	44·4	63·9	44·8	86·6	,, 14	−13·4	,, 6
Brampton	....	....	....	....	....	....	......	......	......	....	....	43·9	65·5	....	85·0	Juillet 9	−14·0	,, 5
Thornhill	....	....	47·8	65·0	....	82·0	Juin 25	......	......	46·1	20·7	43·4	63·7	43·5	81·0	Mai 30	−11·0	Janvier 23
Goderich	46·2	25·5	43·5	67·1	45·6	90·2	,, 24	− 3·4	Janvier 14	50·9	26·1	45·3	65·0	46·8	90·7	Juin 2	−11·8	Février 5
Kincardine	....	....	....	64·7	....	88·0	,, 23	......	......	49·9	25·3	43·0	62·0	45·1	88·5	Août 7	−12·0	Janvier 23
Belleville	45·9	22·5	43·4	70·7	45·6	94·4	,, 25	−17·5	Janvier 14	48·9	20·5	45·4	68·1	45·7	88·3	Juillet 14	−25·0	,, 23
Peterborough	43·9	20·6	43·4	70·3	44·6	95·0	,, 27	−22·5	,, 10	47·7	18·7	45·0	66·6	44·5	93·7	Août 3	−29·8	,, 23
Gwillimbury N.	....	....	44·5	71·4	....	92·0	Juil. 23–24	......	......	50·6	21·1	44·2	66·8	45·7	95·0	Juillet 13	−21·0	Février 5
Barrie	46·7	22·1	43·7	70·2	45·7	95·6	Juin 27	−14·3	Janvier 14	50·7	21·5	45·2	67·6	46·2	94·4	Août 4	−21·2	,, 5
Stayner	....	....	42·2	68·2	....	94·0	,, 29	......	......	48·1	21·4	41·8	60·6	43·0	95·0	Juillet 13	−20·0	Janvier 23
Gravenhurst	....	....	....	....	....	....	......	......	......	....	16·6	41·7	64·0	....	93·4	,, 13	−37·0	,, 23
Cornwall	46·4	19·5	42·7	71·7	45·1	97·0	Juil. 25	−18·7	Février 4	48·9	17·4	44·6	66·8	44·4	89·8	Août 4	−24·7	,, 23
Havre de Fitzroy	....	....	....	72·2	....	96·0	Juin 27	......	......	....	12·8	43·7	66·8	....	97·0	Juillet 13	−42·0	,, 23
Pembroke	44·0	14·9	41·5	68·5	42·2	98·5	,, 24	−37·0	Janvier 14	45·5	11·6	41·3	63·3	40·4	96·0	Juin 1	−45·0	,, 23
Québec.																		
Montréal	47·5	19·6	44·9	72·6	46·2	96·1	Juil. 24	−20·9	Janvier 14	51·0	17·6	45·5	69·2	45·8	95·0	Juillet 13	−28·0	Février 5
Québec	45·1	15·8	39·6	67·2	41·9	93·0	,, 24	−15·0	Février 4	44·9	14·0	38·8	63·5	40·3	90·5	Juin 3	−28·5	Janvier 23
Huntingdon	....	....	42·6	71·3	....	94·0	,, 24	......	......	48·4	17·4	45·4	67·7	44·7	92·0	{ Juil. 13. Juin 2. }	−30·0	,, 23

Nouveau-Brunswick.																			
St. Jean	45·4	24·3	37·7	58·9	41·6	80·0	Juillet 26...	—8·0	Février 4...	45·9	20·7	37·8	58·2	40·7	82·0	Juillet 10...	—21·0	Janvier	26
Rivière au Bar	...	...	...	65·6	...	92·0	,, 24...	...	...	45·4	17·5	37·6	61·9	40·6	83·0	Août 4...	—22·3	,,	24
Petersville	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10·6	39·5	61·9	...	84·0	Juin 4...	—30·0	,,	5
Nouvelle-Ecosse.																			
Yarmouth	...	...	...	...	...	84·0	Juin 26...	...	...	47·8	26·6	35·4	59·6	42·4	80·0	Juillet 29...	—6·8	Janvier	26
Digby	...	...	...	...	...	84·0	Juillet 24...	...	...	50·5	27·6	43·0	61·7	45·7	80·0	{Mai 30, Juin 28, Août 30}	—8·0	Février	5
Halifax	47·6	28·8	39·0	63·4	44·7	91·5	,, 24...	—7·3	Mars 12...	48·2	24·9	38·9	60·5	43·1	87·2	Mai 30...	—13·7	Janvier	26
Windsor	...	...	40·3	64·7	...	88·8	Juin 5...	...	...	47·3	22·8	39·4	62·4	43·0	84·0	,, 30...	—15·0	,,	26
Wolfville	...	...	...	...	...	...	...	...	...	47·2	23·8	39·6	...	...	85·4	Août 4...	—15·0	,,	26
Pictou	...	...	37·2	63·0	...	87·3	Juillet 24...	...	...	46·7	22·2	37·2	62·4	42·1	82·0	,, 4...	—16·5	,,	26
Glace Bay	47·7	27·8	36·0	60·5	43·0	89·5	,, 24...	—2·5	Mars 13...	46·5	24·7	35·5	59·0	41·4	83·5	,, 4...	—8·0	,,	24
Sydney	...	...	36·7	61·2	...	89·0	,, 24...	...	...	46·4	24·3	36·1	59·5	41·6	81·6	,, 4...	—8·6	,,	23
Liverpool	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	62·7	...	86·0	,, 7...	...	...	

V.—TEMPÉRATURE MOYENNE de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.

KINCARDINE, 1870-1871.

Jours.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
1	65·7	57·3	47·9	41·2	31·8	32·0	29·2	32.4	40·7	74·0	74·5	59·5
2	59·4	61·8	53.8	39·6	27·9	21·0	28·2	45·6	49·3	73.7	68·1	63·6
3	60·1	56·5	40.2	40.4	16·0	28·2	23·3	29·2	51·7	70·8	71·3	74·4
4	59·0	52·4	46·8	37·1	19·6	1·9	33·1	40·9	44·2	63·5	62·3	70·5
5	55·8	50·6	35·7	38·2	31·5	—4·8	33·9	34·2	44·5	73·6	70·7	66·7
6	64·9	49·9	42·7	33·9	17·1	9.2	29·3	48·7	40·4	73·0	66·2	69·4
7	67·8	48·6	41·3	36·5	16·9	23.2	39·3	68·5	39·4	61·1	61·6	78·2
8	74·5	46·5	58·9	29·1	15·1	31·4	51·4	68·6	38·0	48·2	71·5	67·1
9	62·3	48·4	38·6	30·1	18·7	23·3	51·3	47·3	36·5	53·0	61·2	69·8
10	52·2	57·9	34·7	28·8	29·5	15·0	42·7	38·4	40·2	59·6	59·1	68·7
11	52·9	58·1	35·1	30·2	41·8	14·9	33·3	38·6	50·0	55·6	67·0	66.2
12	53·9	53·6	43·9	36·7	47.9	15·5	31·4	36·4	48·6	50·4	69·7	63·5
13	60·8	51·4	41·7	35·0	40·8	20·7	28·1	34·2	37·6	.....	77·1	57·9
14	65·6	53·0	35·8	29·0	25·8	22·2	35·7	36·0	38·9	53·4	66·3	73·7
15	69·3	58·7	33·6	27·2	23·2	35·5	35·7	33·5	44·9	46·0	70·7	72·6
16	64·1	60·6	36·1	26·3	18·1	36·0	44·5	31·7	48·3	45·6	61·7	66·2
17	58·5	51·8	34·4	29·9	24·3	33·5	34·0	33·0	36·5	.....	61·3	62·8
18	60·0	42·3	28·4	30·3	22·6	22·1	36·2	47·4	49·5	.....	58·1	57·3
19	56·3	44·2	31·7	29·7	29·1	26·0	30·0	53·9	65·9	.....	55·4	54·4
20	54·5	44·6	38·8	29·7	31·7	16.1	41·2	48·3	72·1	.....	54·4	61·9
21	59·3	49.7	27·9	17·6	22·0	13·5	31·9	39·5	65·0	52·3	55·8	58·7
22	66·1	42·2	28·3	17·0	—1·8	19·0	31·0	34·1	48·7	61·0	55·2	62·0
23	62·3	55·3	34·5	14·9	—2·1	40·7	31·0	39·2	43·5	59·4	52·9	63·4
24	57·5	63·8	32·8	15·4	.....	43·2	32·3	52·3	56·8	56·1	61·0	57·4
25	55·7	43·2	35·8	14·5	.....	37·0	38·3	37·0	65·9	59·5	67·9	57·6
26	62·3	40·2	39·9	19·2	.....	29·9	36·7	45·4	59·4	63·4	68·4	65·4
27	60·3	53·4	41·3	19·7	21·3	23·4	30·9	54·2	62·4	60·2	59·6	56·5
28	57·8	45·2	44·8	9.1	19·6	31·8	30·7	48·8	69·0	52·1	57·7	64·1
29	63·9	38·7	37·0	13·7	29·0	.....	37·4	42·4	73·6	42·2	59·2	67·5
30	59·6	38·6	35.0	27.2	32·1	.....	33·8	40·6	68·2	44·1	66.5	58·4
31	.....	42·2	.....	30.2	38·2	.....	29·7	.....	63·8	.....	62·7	55·8
	60·7	50·4	38·6	27·6	24·5	23·7	34·7	43·0	51·4	53·1	63·7	64·1

WOODSTOCK, 1870-1871.

Jours.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
			°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
1	.....	.....	43·5	35·8	26·5	29·3	33·7	32·0	51·1	72·5	62·7	63·4
2	.....	.....	54·4	35·8	25·0	26·1	38·4	38·2	50·9	73·1	68·4	66·4
3	.....	.....	42·4	36·0	14·6	26·1	33·9	39·3	47·5	71·2	65·2	72·4
4	.....	.....	42·5	38·6	9·1	17·0	28·0	43·7	40·9	73·6	62·7	75·7
5	.....	.....	41·1	37·0	32·9	—4·0	37·3	34·8	47·4	70·8	67·8	68·8
6	.....	.....	36·4	34·6	22·8	6·6	31·4	42·9	45·7	69·7	69·4	71·7
7	.....	.....	37·3	33·0	12·7	18·5	31·9	63·1	42·5	69·6	67·8	73·2
8	.....	.....	48·3	30·0	13·8	27·9	42·7	67·4	39·9	57·7	68·3	77·1
9	.....	.....	42·7	28·4	10·6	27·6	50·6	63·0	43·9	52·7	74·2	65·3
10	.....	.....	32·1	27·1	20·3	15·2	42·1	38·0	46·7	62·2	66·5	65·7
11	.....	.....	31·9	27·0	37·7	15·7	38·0	40·8	51·3	62·2	68·2	64·2
12	.....	.....	35·8	34·3	45·3	16·1	32·8	40·1	60·7	54·3	63·3	66·0
13	.....	.....	40·0	33·8	45·8	10·3	32·5	40·7	52·9	56·0	74·1	63·5
14	.....	.....	33·2	29·7	33·8	16·1	28·4	37·0	45·3	57·0	73·2	70·1
15	.....	.....	31·5	24·8	30·0	25·6	31·2	33·9	50·5	54·5	67·1	76·2
16	.....	.....	32·0	23·1	18·0	33·4	35·1	36·5	54·5	52·3	69·1	73·1
17	.....	.....	36·0	26·1	19·8	30·2	40·4	39·5	46·8	54·5	61·8	63·4
18	.....	.....	27·7	28·4	21·6	25·4	36·9	41·4	49·4	62·1	61·8	61·3
19	.....	.....	23·5	29·2	22·2	23·2	29·0	45·4	58·1	66·9	55·0	59·4
20	.....	.....	35·7	28·5	31·4	23·7	39·9	49·4	70·9	58·4	56·7	64·3
21	.....	.....	28·7	12·9	28·5	12·7	31·6	42·5	69·8	57·1	57·9	62·0
22	.....	.....	24·8	6·5	5·7	10·2	26·6	37·7	61·3	58·3	55·6	66·1
23	.....	.....	28·5	4·9	—1·7	26·4	25·8	39·2	50·7	63·7	60·4	71·3
24	.....	.....	32.1	7·0	7·3	46·9	28·6	45·9	54·1	55·3	62·9	70·3
25	.....	.....	31·0	9·9	7·4	36·1	31·1	47·4	64·1	61·7	65·7	62·8
26	.....	.....	32·9	16.5	6·0	30·3	31·5	44·7	66·9	66·0	65·3	61·3
27	.....	.....	38.9	14·9	16·5	24·5	31·1	51·4	61·4	69·3	64·6	65·4
28	.....	.....	39·6	14·2	11·5	27·1	32·3	51·7	67·0	59·0	58·3	63·1
29	.....	.....	38·1	2·7	24·8	.....	33·2	41·4	74·0	51·2	63·2	67·0
30	.....	.....	30·6	21·8	31·1	.....	40·1	47·6	73·2	52·5	.....	60·7
31	.....	.....	.....	28·4	36·5	.....	35·6	.....	73·2	.....	66·7	56·3
			35.8	24·5	21·5	22·3	34·3	43·8	55·2	61·5	64·9	66·8

VI.—Température moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne,

Stayner, 1870–71.

Jours.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
1	60·2	59·1	46·6	42·4	.....	31·3	31·0	31·6	43·4	73·8	58·1	57·4
2	61·3	.....	53·2	37·8	25·6	22·8	31·7	.....	46·0	73·4	.....	65·3
3	57·1	57·1	40·1	37·1	16·3	21·9	23·1	33·6	49·5	68·2	61·6	70·5
4	.....	55·2	42·1	.....	11·7	— 5·4	28·7	30·5	41·7	.....	61·1	73·4
5	58·7	52·5	37·8	33·2	30·3	.....	.....	26·7	43·7	65·9	62·6	67·2
6	59·7	49·9	.....	32·6	18·2	— 2·4	27·7	30·5	38·8	70·2	64·6	.....
7	63·6	53·5	38·8	30·3	7·4	16·4	30·3	72·1	.....	65·0	63·0	74·4
8	72·8	45·6	46·9	28·7	.....	30·3	41·5	70·8	38·1	51·6	72·4	70·5
9	66·5	.....	38·1	27·0	.....	23·3	47·9	.....	37·5	51·9	.....	63·6
10	57·7	52·2	32·3	22·1	19·2	17·5	47·9	35·6	39·5	58·4	58·7	60·7
11	.....	57·7	29·7	.....	40·1	15·9	42·0	37·5	52·5	.....	64·6	63·3
12	48·9	55·7	35·9	35·2	45·0	.....	.....	35·5	48·9	50·9	73·4	56·1
13	54·5	48·3	.....	36·2	44·7	14·0	27·0	32·9	46·6	51·8	78·0	.....
14	58·4	48·9	33·9	27·7	24·4	18·9	20·3	34·9	.....	52·3	66·2	63·3
15	66·2	58·4	33·6	19·2	.....	26·4	33·6	32·6	44·7	46·9	64·6	71·8
16	60·1	.....	33·2	22·9	13·3	27·1	37·8	.....	57·7	43·7	.....	67·2
17	61·3	52·8	35·2	28·0	15·0	30·7	37·5	31·6	37·1	51·8	59·7	58·1
18	.....	41·5	25·8	.....	19·1	20·2	32·2	42·4	44·0	.....	55·2	59·4
19	51·5	40·8	26·8	28·7	23·4	.....	.....	47·3	64·0	.....	50·9	54·5
20	57·4	42·7	.....	32·6	31·7	10·7	40·5	47·6	69·9	.....	53·8	.....
21	57·7	40·5	25·8	16·6	19·2	7·4	31·9	39·1	.....	.....	53·5	56·7
22	52·6	35·8	22·2	12·6	.....	9·1	30·0	34·2	50·0	.....	50·6	65·0
23	63·0	.....	29·7	12·0	—11·7	30·3	24·8	.....	41·5	.....	.....	66·5
24	60·7	63·3	36·9	6·2	9·1	.....	27·3	42·7	49·6	.....	53·8	59·7
25	.....	45·4	31·7	.....	— 1·1	32·3	28·3	39·5	66·9	.....	62·6	57·4
26	59·7	36·8	36·6	15·0	2·9	.....	.....	44·4	64·3	.....	67·5	55·8
27	56·1	50·3	.....	17·5	18·2	21·5	31·9	48·6	57·4	.....	62·6	.....
28	.....	41·7	39·8	6·2	13·3	31·0	30·3	48·9	.....	57·7	57·1	62·0
29	.....	37·1	31·9	3·8	.....	.....	35·2	43·7	64·6	49·9	55·4	66·6
30	.....	.....	37·5	23·0	26·4	.....	36·6	.....	66·5	53·8	.....	61·3
31	.....	39·5	.....	27·7	35·6	.....	27·0	.....	69·2	.....	56·4	55·8
	60·3	48·6	35·5	24·5	19·9	19·9	33·1	41·4	50·9	57·5	61·3	63·1

Havre de Fitzroy, 1870–71.

Jours.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
1	66·3	61·7	.....	.....	5·6	25·8	35·8	34·0	49·0	77·9	69·3	63·9
2	67·2	60·6	.....	31·7	19·6	21·0	23·2	39·9	52·3	80·8	.....	69·2
3	67·3	56·8	.....	34·3	8·1	12·2	26·1	39·7	49·5	71·3	68·8	72·8
4	61·8	54·2	.....	32·9	— 0·9	—16·0	21·9	38·7	41·5	75·7	63·4	76·6
5	56·9	54·1	.....	31·6	14·1	—17·6	33·0	24·7	44·5	67·6	70·2	69·5
6	56·6	54·2	.....	32·0	10·7	— 7·4	32·3	36·4	49·3	77·6	71·3	69·9
7	60·6	45·2	.....	29·7	— 4·8	8·5	25·8	49·7	41·1	76·4	65·0	74·0
8	67·9	50·3	.....	31·1	5·5	20·8	36·0	50·0	41·7	64·2	74·5	75·8
9	68·0	51·8	.....	24·2	—13·0	30·2	44·4	50·9	47·0	57·3	75·4	66·3
10	54·1	57·5	.....	15·0	— 0·4	7·4	42·6	39·1	43·6	63·5	71·9	70·0
11	50·5	58·3	.....	21·7	11·7	— 1·1	41·8	38·0	55·9	65·5	72·6	73·5
12	51·6	57·8	.....	37·7	21·3	4·2	36·1	37·7	59·9	59·8	71·8	59·5
13	61·0	51·9	.....	37·2	35·4	3·8	31·4	39·4	42·2	53·8	79·7	65·1
14	62·2	51·3	.....	32·5	19·2	15·3	29·4	39·2	48·2	56·3	72·8	71·0
15	65·1	52·7	.....	12·2	22·0	19·3	30·7	36·5	.....	56·0	69·2	73·8
16	55·1	64·7	.....	10·2	.....	27·3	31·0	39·7	58·3	54·4	.....	76·6
17	59·8	56·4	.....	27·0	4·7	22·8	36·8	42·3	.....	57·5	60·0	66·8
18	59·2	38·8	.....	9·2	— 6·7	21·9	37·3	.....	51·8	65·1	60·6	60·4
19	54·4	41·8	.....	18·0	7·7	16·4	27·3	51·5	63·3	69·4	61·1	57·6
20	59·9	42·1	.....	27·0	24·4	10·0	31·1	50·4	73·5	65·7	59·8	56·7
21	65·2	51·9	.....	21·9	19·6	— 5·8	35·4	47·4	76·0	59·8	61·4	61·6
22	64·9	42·5	.....	7·3	—20·7	— 3·5	28·7	43·9	62·9	64·5	59·9	67·1
23	61·9	41·7	.....	— 2·9	—26·1	12·9	27·6	39·5	50·5	59·8	65·9	71·3
24	55·2	58·3	.....	— 7·3	—11·3	37·4	27·2	42·8	55·1	62·5	66·6	68·9
25	59·0	45·1	.....	5·8	—23·3	34·8	28·8	45·1	67·0	71·6	70·0	64·9
26	53·1	33·1	.....	21·5	—14·8	29·0	31·4	44·5	70·4	71·7	70·6	64·1
27	55·7	42·9	.....	26·5	— 3·7	23·5	30·8	47·0	58·5	74·5	.....	63·5
28	54·1	39·0	.....	— 2·6	— 4·7	23·7	25·0	46·5	66·1	65·5	60·2	61·6
29	56·4	35·4	.....	—10·0	15·1	.....	34·3	49·5	78·9	55·9	68·2	68·8
30	60·3	34·4	.....	6·5	17·8	.....	39·2	45·7	75·2	61·3	72·7	65·5
31	.....	37·8	.....	16·2	31·5	.....	27·6	.....	72·1	.....	63·9	56·8
	59·7	49·2	.....	19·3	5·6	13·5	31·9	42·4	56·7	65·4	67·8	67·2

VII.—Température moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.

Jours.								Québec.					Québec.												Jours.
								Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
								°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	
1								34·5	49·0	73·5	62·0	67·0	62·0	57·5	33·0	36·0	15·0	26·2	32·0	27·6	41·5	64·2	66·2	61·4	1
2								37·5	50·0	58·5	65·5	61·0	58·0	55·0	37·5	35·0	17·0	29·0	21·7	35·9	44·1	73·8	71·5	66·3	2
3								31·5	61·0	62·5	69·5	63·5	56·5	53·5	40·0	22·0	18.5	—1·3	26·8	38·8	42·7	68·8	65·5	70·0	3
4								33·5	42·0	78·0	73·0	69·0	56·0	49·5	36·5	26·0	—7·0	—11·7	24·1	39·4	42·9	70·5	65·6	73·2	4
5								35·5	45·5	79·5	71·0	66·0	54·5	47·0	34·5	21·5	—7·5	—8·3	24·1	25·8	37·7	64·1	66·7	66·1	5
6								35·5	45·5	75·5	74·0	65·5	54·0	44·0	29·5	31·5	20·0	4·5	31·8	29·0	40·3	56·0	68·0	66·8	6
7								34·0	47·5	67·5	69·5	67·0	54·5	43·5	33·0	29·5	—2·0	2·1	22·2	36·8	39·5	53·5	65·5	68·7	7
8								37·0	50·0	58·0	68·5	64·0	55·5	46·5	33·0	31·0	—9·0	21·0	32·1	34·8	45·3	54·2	68·2	65·6	8
9								37·5	44·5	57·5	66·0	70·5	63·0	51·5	41·0	30·0	—10·0	28·2	33·0	34·1	45·6	56·6	67·5	57·2	9
10								42·5	43·5	62·0	69·5	74·5	53·0	56·5	33·0	27·0	—9·5	11·9	35·0	37·2	45·6	63·4	63·7	65·5	10
11								40·5	48·5	67·5	69·0	75·0	51·5	56·5	33·5	32·5	9·0	1·9	39·1	33·7	45·0	65·3	68·4	67·8	11
12								45·5	45·0	57·5	65·0	70·5	49·5	60·0	39·0	34·5	23·5	6·6	41·0	33·2	49·2	59·6	66·6	62·0	12
13								39·0	47·5	61·0	70·0	73·5	57·5	52·5	40·5	33·0	31·5	10·4	33·5	37·4	39·3	54·7	73·5	61·7	13
14								42·5	54·0	71·0	66·5	60·0	62·0	48·0	37·5	34·0	31·0	10·5	29·5	36·6	42·9	57·0	67·2	64·8	14
15								30·0	54·5	71·5	62·0	57·0	63·5	46·0	35·0	23·0	18·5	17·5	22·0	34·9	42·9	57·0	69·3	68·0	15
16								37·5	47·0	71·0	69·0	62·0	55·5	53·0	37·0	24·5	13·5	26·8	24·6	35·6	53·0	55·3	61·0	64·4	16
17								44·5	48·5	68·5	73·0	69·5	57·0	56·0	37·5	19·0	15·0	20·6	33·5	36·4	45·6	59·9	61·0	62·2	17
18								42·0	56·5	65·0	74·0	67·0	54·5	43·0	35·5	20·0	2·5	32·4	34·9	34·8	48·2	65·3	60·4	.....	18
19								40·0	69·5	73·5	71·0	76·5	52·0	35·0	31·0	15·0	—5·0	9·5	29·0	39·6	49·3	66·4	62·5	55·6	19
20								36·0	57·0	64·0	74·0	69·0	54·5	41·5	29·0	25·5	15·0	11·2	23·4	39·2	.....	63·8	59·8	56·2	20
21								37·0	48·5	52·5	71·5	62·5	56·0	44·5	31·0	23·5	26·0	2·4	31·7	43·0	73·6	53·8	60·0	58·3	21
22								40·0	49·0	60·0	71·0	65·5	62·6	45·5	22·0	13·0	—5·5	5·6	31·4	38·5	64·3	58·0	59·0	63·1	22
23								46·0	42·0	67·0	77·0	60·5	58·5	38·5	30·0	5·0	—23·5	15·4	26·1	38·5	45·6	59·8	60·4	67·3	23
24								49·0	41·5	77·5	76·0	65·0	54·0	49·0	24·5	—1·0	—8·5	29·6	21·9	39·0	50·0	62·2	64·3	69·2	24
25								43·5	46·5	77·0	72·0	67·5	55·5	52·0	32·0	—2·0	—14·2	36·9	28·2	35·4	63·0	68·5	69·9	61·3	25
26								49·0	56·0	65·0	68·0	55·5	50·0	32·5	36·0	17·5	—14·5	33·3	30·1	41·2	62·5	67·1	64·2	63·0	26
27								55·0	58·0	70·0	64·0	57·0	53·0	32·0	36·0	24·5	—0·5	29·7	26·4	42·1	51·8	65·9	68·6	60·2	27
28								47·0	65·0	71·0	69·0	60·5	46·5	36·5	35·5	15·0	—7·5	11·6	28·7	42·5	52·5	63·1	63·1	62.4	28
29								43·0	66·5	64·5	66·0	61·5	52·0	34·0	29·0	2·5	—7·0	.....	26·2	41·0	73·2	58·5	63·5	64·7	29
30								47·0	68·0	63·5	65·5	61·5	57·0	34·0	20·0	1·5	13·0	.....	37·2	42·0	66·4	56·5	63·4	64·5	30
31								.....	69·0	....	67·5	60·0	.....	33·5	.....	24·5	19·0	.....	26·3	.....	60·0	.....	63·5	58·2	31
								40·5	52·3	67·1	69·4	65·0	55·6	46·0	33·1	21·3	6·0	14·8	29·3	36·8	50·2	61·4	65·1	63·9	

VIII.—Température Moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.

Jours.	St. Jean, 1870-71.												Rivière au Bar, 1870-71.												Jours.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
					°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	
1	.....	.....	.....	.....	24·0	35·3	31·3	28·7	40·3	50·0	57·3	65·0	63·5	52·2	33·0	31·0	23·6	21·6	30·5	29·7	38·8	55·0	62·0	69·5	1
2	.....	.....	.....	.....	22·0	29·7	33·3	31·7	42·0	51·3	55·3	60·3	64·0	49·2	33·8	34·0	15·5	25·5	29·0	31·1	41·0	65·8	65·5	70·3	2
3	.....	.....	.....	.....	24·3	10·3	38·3	34·3	40·3	56·0	59·7	57·3	65·8	45·2	55·2	19·4	15·5	7·5	40·2	36·3	39·6	56·5	61·8	72·0	3
4	.....	.....	.....	.....	10·0	−1·3	30·3	37·0	40·7	56·3	63·3	57·3	65·0	45·4	41·7	23·3	4·7	−2·5	23·7	40·5	39·3	58·7	.....	71·8	4
5	.....	.....	.....	.....	18·7	−5·7	25·7	34·7	34·7	53·7	60·7	59·7	65·0	43·7	40·3	29·5	10·7	−5·8	19·5	34·8	33·8	47·3	64·2	66·2	5
6	.....	.....	.....	.....	38·7	6·0	28·3	32·0	40·3	49·7	59·7	62·0	53·1	37·0	30·8	31·7	38·0	5·6	29·3	31·6	36·0	53·3	66·3	63·6	6
7	.....	.....	.....	.....	22·3	12·7	32·0	33·3	38·0	49·7	58·0	62·7	52·0	42·1	31·0	32·0	19·3	10·8	23·7	32·8	35·8	55·3	65·8	62·0	7
8	.....	.....	.....	.....	4·0	19·7	24·7	36·7	39·0	50·3	63·3	63·7	.....	38·0	32·3	30·3	0·9	13·2	23·5	36·8	33·7	47·7	61·0	66·8	8
9	.....	.....	.....	.....	7·3	29·7	32·7	35·0	41·3	58·3	62·3	63·3	58·7	48·0	38·0	32·5	7·2	24·2	36·0	30·3	40·1	59·3	66·8	65·0	9
10	.....	.....	.....	.....	3·7	25·7	38·3	38·0	42·7	56·3	66·3	60·7	55·7	48·0	41·3	36·4	5·0	23·5	37·5	34·2	45·5	62·7	.....	60·1	10
11	.....	.....	.....	.....	19·3	7·0	38·0	34·7	44·7	50·7	61·3	62·0	47·7	51·5	42·5	36·5	23·5	4·7	42·0	32·8	47·1	58·5	.....	58·5	11
12	.....	.....	.....	.....	27·7	8·0	44·0	31·0	47·3	50·7	59·3	60·7	47·5	55·0	44·0	32·6	24·8	5·2	50·5	30·7	50·2	61·5	.....	69.5	12
13	.....	.....	.....	.....	33·7	14·3	41·3	36·6	42·0	51·0	66·3	63·0	56·3	61·0	41·7	31·9	30·5	12·5	43·7	35·0	42·5	61·3	.....	59·0	13
14	.....	.....	.....	.....	35·3	15·7	34·7	41·7	41·7	53·7	61·7	62·7	62·5	61·0	38·5	34·0	35·1	10·8	33·8	37·5	42·5	57·2	.....	63·3	14
15	.....	.....	.....	.....	26·7	18·7	27·7	30·3	41·7	53·0	60·7	62·3	66·0	51·7	37·8	27·5	20·5	12·5	25·5	32·5	42·5	61·7	.....	68·2	15
16	.....	.....	.....	.....	39·7	23·7	23·0	30·0	41·3	52·3	57·0	58·0	47·5	47·7	33·5	25·5	31·1	19·8	24·3	33·5	49·5	54·0	.....	68·2	16
17	.....	.....	.....	.....	28·0	26·3	31·0	35·7	46·7	57·3	59·3	60·0	51·6	54·2	33·0	19·5	22·0	22·8	27·8	31·5	51·0	52·2	.....	62·5	17
18	.....	.....	.....	.....	13·7	32·7	39·3	35·3	46·7	54·7	58·0	57·7	57·0	60·5	36·2	18·8	8·5	31·6	38·7	31·8	47·0	60·8	.....	58·8	18
19	.....	.....	.....	.....	6·3	24·3	32·0	39·3	46·7	57·0	59·0	57·7	54·7	51·2	33·0	22·3	−1·8	19·8	27·8	32·8	53·2	64·0	.....	55·2	19
20	.....	.....	.....	.....	24·3	23·0	28·0	34·3	46·3	54·0	56·0	58·0	.....	56·5	31·4	25·7	19·5	19·0	26·5	34·3	58·8	67·5	.....	56·0	20
21	.....	.....	.....	.....	30·3	10·3	33·3	36·7	47·3	58·7	57·0	57·0	.....	46·5	34·4	26·0	27·1	2·2	31·7	41·0	66·0	56·7	.....	55·2	21
22	.....	.....	.....	.....	14·3	8·3	35·3	41·0	48·7	55·3	57·0	58·0	62·5	50·2	22·5	18·3	13·7	5·0	34·3	34·5	65·3	58·3	58·1	56·5	22
23	.....	.....	.....	.....	−13·3	19·3	35·3	39·7	47·3	54·0	57·3	56·7	53·5	44·0	35·8	7·2	−14·2	14·2	31·5	33·6	46·0	55·3	61·0	62·1	23
24	.....	.....	.....	.....	−5·0	31·0	27·3	38·3	45·3	55·7	58·7	56·0	54·0	42·0	29·9	1·8	−6·0	25·0	26·1	35·0	41·2	59·0	63·7	65·7	24
25	.....	.....	.....	.....	−2·0	37·0	26·3	38·0	48·0	54·7	62·3	60·3	56·7	52·4	30·3	4·8	−6·3	37·0	25·7	42·2	56·2	61·5	63·8	61·8	25
26	.....	.....	.....	.....	−12·0	33·7	34·0	38·7	54·3	53·0	60·3	58·0	47·8	32·2	37·2	10·5	−9·8	30·7	33·3	33·5	56·5	.....	64·2	58·5	26
27	.....	.....	.....	.....	6·3	35·0	27·7	40·0	48·3	57·0	56·7	57·3	46·7	30·7	36·2	19·0	1·3	32·2	24·8	36·2	39·0	.....	66·0	57·3	27
28	.....	.....	.....	.....	4·3	23·3	25·0	40·0	44·7	58·7	58·3	59·7	49·0	36·2	29·0	25·6	0·0	20·9	23·3	41·5	48·5	.....	66·0	60·2	28
29	.....	.....	.....	.....	7·7	.....	27·0	40·3	48·0	55·3	64·0	60·7	45·2	32·5	27·0	15·4	2·0	.....	26·6	38·2	62·3	63·0	61·5	62·1	29
30	.....	.....	.....	.....	26·3	.....	32·4	42·3	57·0	60·0	66·0	61·3	48·9	31·7	20·6	4·3	15·0	.....	34·5	41·6	55·6	.....	68·5	70·2	30
31	.....	.....	.....	.....	30·0	.....	32·7	.....	51·3	.....	66·0	57·0	.....	29·5	.....	28·7	23·1	.....	30·2	.....	48·8	.....	72·3	64·7	31
					16·7	19·8	31·9	36·8	44·7	54·3	60·3	59·9	55·7	45·5	34·9	23·4	12·9	16·4	30·9	34·9	46·9	58·3	64·7	62·8	

IX.—Température Moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.

Jours.	Halifax, 1869-70.												Halifax, 1870-71.												Jours.
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	
1	53·0	61·2	38·6	47·6	27·9	24·5	33·1	38·6	41·5	70·5	56·0	65·6	64·3	55·7	39·1	32·6	32·7	39·9	29·7	31·3	41·9	53·2	59·4	65·8	1
2	54·3	56·0	35·9	23·6	33·0	14·4	35·2	34·3	45·7	48·6	59·4	67·6	66·3	52·7	43·4	36·3	25·8	30·0	35·1	28·9	42·4	55·8	54·3	68·8	2
3	56·2	60·2	37·3	20·9	44·6	9·8	30·4	34·0	55·3	58·5	56·2	66·7	67·1	47·8	52·2	26·2	26·7	19·8	40·7	36·6	43·3	59·8	62·7	64·1	3
4	61·7	65·4	40·5	17·8	35·1	3·4	22·8	38·0	47·5	59·1	57·5	63·7	65·4	48·3	45·7	26·9	22·1	7·2	36·2	37·5	39·7	51·8	61·1	65·4	4
5	64·3	58·3	47·2	35·2	31·8	7·9	20·0	42·7	35·3	71·1	54·7	66·5	63·9	49·2	43·1	28·9	21·5	0·7	25·7	33·9	33·9	53·1	62·8	61·1	5
6	61·7	45·4	48·1	27·4	31·2	18·8	19·8	41·5	36·2	67·7	63·6	66·2	55·6	45·0	35·7	39·1	45·4	9·7	28·7	33·3	42·5	51·5	66·8	64·6	6
7	66·8	47·1	47·0	32·9	36·9	17·1	23·6	40·6	40·5	61·7	66·7	64·2	52·5	46·2	32·2	36·8	34·2	17·9	30·6	31·0	40·7	55·6	59·1	66·9	7
8	68·7	51·7	37·4	21·7	22·1	24·1	27·1	38·9	45·2	51·6	65·5	68·2	51·0	42·8	32·9	34·5	14·8	18·7	26·8	35·5	41·8	56·4	62·4	64·0	8
9	66·0	51·1	35·0	21·0	19·0	32·9	24·6	44·4	40·3	47·6	66·6	69·0	51·6	48·1	37·1	37·9	17·8	29·1	32·1	36·1	42·7	63·3	64·2	62·3	9
10	59·9	58·2	37·7	25·8	25·3	23·8	23·1	49·5	39·7	53·2	66·6	68·5	55·6	55·5	42·7	38·4	11·8	31·6	43·2	33·7	40·1	58·2	65·7	59·7	10
11	61·1	56·7	33·3	33·4	27·4	21·0	14·4	43·9	42·5	57·9	67·5	70·0	52·9	56·4	39·1	42·2	20·8	12·2	38·6	36·5	46·2	53·4	59·9	62·0	11
12	55·7	54·8	33·2	31·0	30·9	31·0	10·2	43·8	45·8	57·0	66·5	70·6	48·2	59·4	41·6	33·9	32·9	12·8	42·5	33·2	51·1	57·6	57·3	65·1	12
13	55·8	54·9	33·3	29·0	24·0	....	17·5	37·0	43·8	63·4	62·4	71·1	55·9	60·9	43·3	37·8	33·4	13·7	41·1	39·2	45·1	55·3	67·5	64·2	13
14	59·0	52·3	31·4	25·4	6·7	19·8	20·9	36·7	47·5	61·8	64·1	60·9	57·1	53·5	40·5	39·5	34·4	16·7	31·8	37·4	41·7	57·3	62·4	64·6	14
15	61·2	48·5	31·8	27·3	17·2	....	30·2	33·7	53·5	66·3	66·5	59·8	59·9	50·7	46·2	33·4	30·7	21·5	29·2	40·9	45·4	57·2	62·2	63·2	15
16	56·7	54·1	25·4	26·5	41·1	26·4	29·8	31·7	44·7	65·5	64·2	60·9	57·0	52·8	42·6	25·7	41·8	21·3	26·5	39·5	48·7	58·4	63·1	63·5	16
17	51·3	57·7	30·3	35·0	32·6	15·6	30·4	37·3	45·7	63·2	58·9	62·5	56·5	56·7	35·7	26·7	37·2	27·0	28·8	37·5	49·0	56·5	59·6	62·3	17
18	53·0	47·1	45·1	42·5	41·1	24·6	31·1	41·5	45·5	59·2	69·0	65·1	58·5	54·6	36·8	27·6	22·6	28·1	41·2	34·0	48·9	59·1	62·2	63·3	18
19	55·5	41·9	32·7	42·0	......	39·6	28·9	40·7	51·3	51·8	63·9	66·0	51·7	41·6	40·2	25·2	13·1	32·9	39·0	35·4	47·1	54·2	62·3	59·5	19
20	59·2	39·7	41·9	31·8	30·4	34·7	31·8	37·7	54·3	57·4	63·2	64·1	52·7	50·2	36·7	33·9	29·8	23·4	29·1	32·7	49·3	59·4	60·3	58·0	20
21	49·7	40·8	50·0	22·7	.....	30·7	36·6	43·2	53·3	57·0	68·3	60·6	53·4	54·2	42·6	34·0	36·7	16·9	32·9	48·5	55·2	60·1	63·7	57·9	21
22	48·8	48·5	43·0	24·3	17·5	24·1	35·3	42·5	47·3	53·1	68·2	59·2	57·9	49·2	31·1	25·1	26·8	6·0	36·1	40·2	48·8	57·8	59·8	59·3	22
23	51·8	53·9	33·1	40·7	38·1	26·7	35·0	45·3	46·7	58·5	62·9	60·3	58·2	45·4	42·2	17·0	— 3·2	17·2	35·0	36·6	49·5	52·5	61·1	57·3	23
24	55·7	56·7	39·5	26·5	33·4	38·6	35·7	41·1	36·0	53·1	74·2	59·7	57·9	43·2	35·7	10·1	3·9	27·1	30·8	36·6	43·2	53·7	63·1	61·4	24
25	56·1	38·0	37·7	34·6	32·9	27·8	30·4	40·2	42·3	57·9	75·2	64·8	60·8	52·4	34·5	11·0	8·0	40·0	25·7	39·9	49·4	52·5	63·7	65·0	25
26	63·3	33·7	31·9	41·0	39·4	23·1	28·9	41·5	46·8	59·5	71·0	62·7	56·8	39·6	43·7	10·0	— 6·5	34·9	33·0	36·6	59·0	52·7	62·0	62·1	26
27	63·2	32·7	31·3	42·7	40·4	27·7	28·3	50·8	48·5	57·8	62·0	55·3	54·7	35·1	41·4	26·9	16·4	35·0	29·5	41·6	46·9	56·0	65·4	60·5	27
28	49·5	28·3	30·2	42·2	27·6	30·4	33·8	42·9	47·2	62·4	62·3	62·7	53·0	44·0	33·4	35·3	8·5	27·8	26·5	37·1	45·4	53·4	67·0	61·8	28
29	48·3	33·2	28·9	42·3	23·4	.....	37·7	48·6	59·5	64·4	64·0	63·1	51·8	33·3	30·0	29·0	9·5	......	27·7	37·5	52·6	57·0	67·2	58·1	29
30	57·3	40·5	34·0	35·8	29·6	.....	40·6	41·9	64·2	60·0	65·0	64·2	47·8	33·5	26·4	16·6	21·5	......	33·6	45·5	64·2	61·1	65·5	64·9	30
31	.....	40·7	.....	35·7	15·0	.....	37·3	.....	53·0	....	68·9	63·7	.....	34·6	.....	34·9	29·6	......	35·6	.....	50·9	.....	67·2	62·6	31
	57·5	48·4	36·8	32·0	29·9	24·6	28·8	41·2	47·1	59·9	65·3	64·9	57·2	48·1	39·2	30·0	22·6	22·1	33·0	36·8	46·7	56·1	62·8	62·6	

X.—Température moyenne de chaque jour, à certaines stations d'observation, corrigée pour la variation diurne.

Jours.	Sydney, 1870-71. Septembre.	Octobre.	November.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
1	63·4	49·2	40·6	26·4	34·4	35·2	26·5	25·3	42·9	44·0	58·5	66·9
2	61·5	49·5	35·0	34·0	24·9	25·6	29·5	25·4	33·9	43·6	58·8	67·6
3	63·5	41·7	46·2	23·5	28·9	21·4	33·4	29·2	37·4	42·8	61·2	68·6
4	65·6	43·9	49·4	22·9	21·2	4·2	23·9	36·5	36·0	47·2	61·4	70·1
5	67·0	47·0	40·7	20·8	14·4	—0·1	27·0	31·9	37·1	45·4	59·0	65·4
6	57·7	41·8	36·5	29·0	42·3	12·2	25·0	32·2	35·0	43·7	67·6	66·8
7	52·6	44·7	32·2	40·3	39·6	18·9	28·8	32·6	37·2	45·8	60·6	63·1
8	47·8	39·5	31·7	34·5	25·0	15·6	21·9	32·4	43·5	51·8	63·2	62·5
9	51·2	46·2	35·1	35·8	21·8	18·4	28·5	28·8	39·2	56·3	57·8	62·4
10	57·8	43·6	43·0	40·7	23·4	32·3	36·4	28·1	38·4	51.1	58·5	61·8
11	52·9	50·9	45·6	39·2	23·6	13·6	40·9	27·9	40·7	52·4	59·1	61·7
12	47·8	56·8	44·6	33·1	28·5	4·7	41·8	31·6	44·2	56·0	55·1	62·2
13	52·7	61·8	44·8	32·1	31·7	13·0	45·2	37·3	41·4	59·8	56·2	61·9
14	52·3	56·4	42·9	33·8	39·4	18·6	35·1	38·0	43·4	59·6	61·5	63·0
15	59·6	48·0	42·2	34·7	25·1	22·1	28·9	32·7	42·5	61·1	65·6	61·6
16	53·7	51·7	48·9	30·9	37·2	18·2	22·7	34·9	46·9	57·1	63·8	61·9
17	49·9	56·2	40·8	32·4	40·2	25·4	24·4	35·2	49·6	51·4	61·8	62·2
18	57·3	56·8	37·4	27·5	25·3	28·6	35·3	33·2	44·2	58·0	62·4	63·3
19	49·0	42·6	35·7	28·7	16·2	35·6	34·3	32·4	44·2	60·4	62·7	58·5
20	47·6	44·4	37·7	32·1	23·4	23·8	24·8	35·2	46·7	59·4	59·8	58·5
21	51·0	57·1	38·6	33·5	35·2	17·0	26·7	40·2	61·3	55·8	66·4	59·2
22	58·5	45·9	32·7	25·9	31·6	10·8	36·4	37·9	61·4	55·5	63·0	57·1
23	57·6	42·1	32·2	20·4	4·8	14·5	31·0	34·1	55·7	56·4	61·1	56·2
24	52·6	42·1	39·4	17·6	9·7	19·0	30·4	33·9	42·4	54·2	63·7	60·8
25	57·2	51·9	31·2	15·7	11·6	29·8	26·3	36·0	43·8	56·7	61·6	67·0
26	50·1	40·9	37·9	19·8	—0·8	31·2	28·4	35·7	51·4	50·9	62·2	57·3
27	50·7	33·4	40·2	25·3	12·0	30·4	28·2	35·0	40·0	59·9	68·1	55·7
28	46·9	38·9	34·9	33·8	7·4	28·4	29·8	35·7	41·6	56·2	69·7	60·8
29	47·7	39·4	31·9	35·1	7·2	.....	26·6	37·6	43·1	62·7	64·4	56·4
30	44·6	38·7	26·3	25·9	13·2	......	29·1	39·5	53·2	62·6	63·4	64·5
31	......	36·3	.....	28·8	16·3	......	32·5	.....	44·4	.....	67·5	70·4
	54·3	46·4	38·6	29·7	23·1	20·3	30·6	33·5	44·1	53·9	62·1	62·4

Pictou, 1870-71. Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Jours.
°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	
65·0	52·9	36·2	30·4	28·6	35·5	30·1	26·3	35·9	49·6	60·1	72·8	1
66·8	40·9	43·2	34·0	23·6	29·4	30.7	28·6	38·8	65·8	61·0	65·9	2
64·0	44·4	54·7	23·8	22·7	13·8	46·9	34·2	36·4	54·1	65·5	67·5	3
67·9	44·8	50·3	21·7	14·2	—1·4	27·3	40·2	37·6	59·7	62·8	70·1	4
68·0	48·7	42·8	22·6	17·0	—3·3	22·8	32·3	36·3	45·6	66·4	63·9	5
55·7	42·5	33·8	36·2	45·5	7·9	28·5	27·8	42·1	52·0	67·4	63·9	6
49·7	45·8	31·4	34·4	25·5	12·8	26·9	28·7	44·2	61·4	63·8	63·5	7
49·7	43·3	34·5	32·7	11·6	16·5	23·6	33·5	40·8	64·8	61·5	67·1	8
54·6	44·3	31·7	37·4	18·6	26·4	36·4	35·5	37·0	57·4	61·3	66·4	9
57·3	50·7	45·0	41·5	10·3	29·7	46·3	32·0	41·4	56·6	59·0	63·7	10
51·0	56·2	44·9	38·9	18·7	9·0	43·5	29·9	47·5	58·0	59·8	60·8	11
46·3	60·4	43·4	33·1	23·2	8·6	48·5	32·4	46·5	63·3	60·2	61·7	12
53·5	62·8	41·8	35·7	33·8	12·4	47·8	36·8	42·1	58·1	66·4	60·2	13
56·7	56·2	30·3	43·6	35·0	17·0	29·8	37·9	41·8	60·4	69·0	63·0	14
61·0	48·9	45·9	30·9	25·9	20·1	22·3	35·4	52·8	61·3	68·1	64·0	15
55·5	55·4	41·3	23·8	42·5	22·9	20·0	34·1	49·1	59·5	69·1	65·6	16
55·7	59·0	35·6	24·5	35·9	23·5	23·9	34·5	48·6	55·1	63·3	65·5	17
57·7	56·2	36·8	27·5	18·0	33·3	39·0	31·8	46·4	58·9	64·0	60·0	18
49·4	40·5	38·1	23·5	11·5	26·2	34·5	30·7	46·6	61·0	66·0	59·3	19
49·7	49·3	35·0	31·5	28·5	22·2	24·6	33·7	54·2	65·0	64·0	56·3	20
55·0	54·0	39·2	31·9	36·4	9·3	33·9	43·0	61·8	58·3	63·2	57·0	21
59·6	45·6	29·4	21·1	22·9	5·5	37·8	36·9	62·1	55·9	61·1	56·0	22
58·1	45·6	38·9	14·7	—12·1	18·6	33·0	34·7	49·6	52·4	61·7	59·1	23
56·8	42·9	34·6	7·3	4·5	26·0	23·9	31·5	39·0	57·5	64·4	64·5	24
58·1	56·2	33·4	7·2	1·0	38·9	27·2	38·4	53·9	59·0	67·4	63·9	23
51·2	37·0	42·3	21·7	11·0	30·5	28·2	34·1	59·9	56·2	64·2	60·9	26
54·1	34·4	37·9	25·7	8·8	35·5	27·2	35·0	37·6	63.5	68.9	60·8	27
49·5	41·0	32·2	33·5	20·7	24·8	25·5	36·3	47·4	65·1	71·3	58·5	28
47·2	32·4	39·7	26·9	7·5	......	24·5	41·4	54·2	64·2	64·8	58·6	29
47·6	35·5	24·2	8·4	14·9	.....	32·1	44·3	55·2	61·5	69·2	70·8	30
.....	35·4	.....	28·2	21·4	......	30·1	.....	45·8	....	72·2	69·1	31
55·1	47·0	38·1	27·3	19·4	19·8	31·6	34·0	46·1	59·0	64·8	63·3	

XI.—TEMPÉRATURE MOYENNE QUOTIDIENNE, aux différentes stations énumérées dans les tableaux V à X, calculée par périodes de cinq jours depuis septembre 1870 jusqu'à août 1871, inclusivement.

Périodes de cinq jours.	Kincardine.	Woodstock.	Stayner.	Havre de Fitzroy.	Québec.	St. Jean.	Rivière au Bar	Halifax.	Sydney.	Pictou.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Sept. 3 à 7, incl.	61·5	....	59·8	60·6	55·1	....	60·2	60·9	61·3	61·1
,, 8 ,, 12, ,,	59·2	....	49·2	58·4	54·5	....	52·4	51·9	51·5	51·8
,, 13 ,, 17, ,,	63·6	....	60·1	60·6	59·1	....	56·8	57·3	53·6	56·1
,, 18 ,, 22, ,,	59·2	....	54·8	60·7	55·9	....	58·1	54·8	52·7	54·3
,, 23 ,, 27, ,,	59·6	....	59·9	57·6	54·2	....	51·7	57·7	53·6	55·7
,, 28 ,, Oct. 2 ,,	60·1	....	....	58·6	53·6	....	48·9	52·2	47·6	49·4
Oct. 3 ,, 7, ,,	51·6	....	53·6	52·9	47·5	....	43·3	47·3	43·8	45·2
,, 8 ,, 12, ,,	52·9	....	52·9	55·1	54·2	....	48·1	52·4	47·4	51·0
,, 13 ,, 17, ,,	55·1	....	52·1	55·4	51·1	....	55·1	54·9	54·8	56·5
,, 18 ,, 22, ,,	44·6	....	40·3	43·4	41·9	....	53·0	50·0	49·3	49·1
,, 23 ,, 27, ,,	51·2	....	48·9	44·2	40·8	....	40·3	43·1	42·1	43·2
,, 28 ,, Nov. 2 ,,	44·4	....	43·6	36·7	41·7	....	32·8	38·0	38·2	37·3
Nov. 3 ,, 7, ,,	41·3	39·9	39·7	......	31·7	....	41·8	41·8	41·2	42·6
,, 8 ,, 12, ,,	42·2	38·2	36·6	......	35·9	....	39·6	33·7	40·0	40·5
,, 13 ,, 17, ,,	36·3	34·5	34·0	......	37·5	....	36·9	41·7	43·9	39·0
,, 18 ,, 22, ,,	31·0	28·1	25·2	......	29·7	....	31·5	37·5	36·4	35·7
,, 23 ,, 27, ,,	36·9	32·7	33·7	......	31·7	....	33·9	39·5	36·2	37·4
,, 28 ,, Déc. 2 ,,	39·5	36·0	37·9	......	31·1	....	28·3	31·7	30·7	32·1

Périodes de cinq jours.	Kincardine.	Woodstock.	Stayner.	Havre de Fitzroy.	Québec.	St. Jean.	Rivière au Bar	Halifax.	Sydney.	Pictou.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
Mars 4 à 8, inclusivement	37·4	34·3	32·1	29·8	26·9	28·2	23·9	29·6	26·3	25·8
,, 9 ,, 13, ,, ...	37·4	39·2	41·2	39·8	37·3	38·9	41·9	39·5	38·6	44·5
,, 14 ,, 18, ,, ...	37·2	34·4	34·3	35·1	23·9	32·1	30·0	31·5	29·3	27·0
,, 19 ,, 23, ,, ...	35·0	30·6	31·8	30·0	28·3	32·8	30·4	34·4	30·6	32·8
,, 24 ,, 28, ,, ...	33·8	30·9	29·5	28·6	27·1	28·1	26·6	29·1	28·6	26·4
,, 29 ,, Avril 2 ,, ...	35·8	35·8	33·4	35·0	30·8	30·5	30·4	31·4	27·8	28·3
Avril 3 ,, 7, ,, ...	44·3	44·8	42·3	37·8	34·0	34·7	35·2	34·5	32·5	32·6
,, 8 ,, 12, ,, ...	45·9	49·9	44·8	43·1	34·6	35·1	33·0	35·0	29·8	32·7
,, 13 ,, 17, ,, ...	33·7	37·5	33·0	39·4	36·2	38·5	34·0	38·9	35·6	35·7
,, 18 ,, 22, ,, ...	44·8	43·3	42·1	48·3	39·0	37·3	34·9	38·2	35·8	35·2
,, 23 ,, 27, ,, ...	45·6	45·7	43·8	43·8	39·2	38·9	36·1	38·3	34·7	34·7
,, 28 ,, Mai 2 ,, ...	44·4	49·1	45·5	48·6	42·2	41·0	40·2	40·9	38·9	39·3
Mai 3 ,, 7, ,, ...	44·0	44·8	43·4	45·2	40·6	38·8	35·9	40·0	36·5	39·3
,, 8 ,, 12, ,, ...	42·7	48·5	43·3	49·6	46·1	43·0	44·3	44·4	41·2	42·6
,, 13 ,, 17, ,, ...	41·2	50·0	46·5	49·6	44·7	43·3	45·6	46·0	44·8	44·9
,, 18 ,, 22, ,, ...	60·2	61·9	57·0	65·5	58·9	46·9	57·9	49·9	51·6	54·2
,, 23 ,, 27, ,, ...	57·6	59·4	55·9	60·3	54·6	48·6	47·8	49·6	46·7	48·0
,, 28 ,, Juin 2 ,, ...	70·4	72·2	65·5	75·2	65·0	50·4	56·0	53·7	54·0	52·7

Déc. 3 ,, 7, ,,	37·2	35·8	33·3	32·1	26·1	....	27·4	31·6	28·3	27·9	Juin 3 ,, 7, ,,	....	67·0	71·0	67·3	73·7	62·6	53·1	54·2	54·4	45·0	54·6
,, 8 ,, 12, ,,	31·0	29·4	28·3	25·9	31·0	....	33·7	37·4	36·7	36·7	,, 8 ,, 12, ,,	....	53·4	57·8	53·2	62·1	59·8	53·3	57·9	57·8	53·5	60·0
,, 13 ,, 17 ,,	29·5	27·5	26·8	23·8	26·7	....	27·7	32·6	38·8	31·7	,, 13 ,, 17, ,,	....	48·3	54·9	49·3	55·6	56·8	53·5	57·3	56·9	57·8	58·9
,, 18 ,, 22, ,,	24·9	21·1	22·6	16·7	19·4	....	22·2	29·2	29·5	27·1	,, 18 ,, 22, ,,	....	....	60·6	....	64·9	61·5	55·9	61·3	58·1	57·8	59·8
,, 23 ,, 28, ,,	16·7	10·6	12·7	8·7	8·8	....	8·7	16·2	19·8	15·3	,, 23 ,, 27, ,,	....	59·7	63·2	....	68·0	64·7	54·9	58·6	53·5	55·6	57·7
,, 29 ,, Janv. 2,,	23·3	19·8	17·3	5·9	15·1	....	18·9	29·1	36·6	24·9	,, 28 ,, Juil. 2 ,,	....	56·2	58·8	54·9	62·5	63·2	57·3	63·5	57·0	59·8	62·6
Janv. 3 ,, 7, ,,	20·2	18·0	16·8	5·4	4·4	22·8	17·6	30·0	29·3	25·2	Juillet 3 ,, 7, ,,	....	66·4	65·6	62·6	68·3	65·2	60·3	65·2	62·5	62·0	65·2
,, 8 ,, 12, ,,	30·6	25·5	34·8	5·6	0·8	10·6	12·3	19·6	24·5	17·5	,, 8 ,, 12, ,,	....	65·7	68·1	67·3	73·2	66·9	62·5	63·9	62·0	58·7	60·4
,, 13 ,, 17, ,,	26·4	29·5	24·3	20·6	21·9	32·7	27·8	35·5	34·7	34·6	,, 13 ,, 17, ,,	....	67·4	69·1	67·1	70·4	66·4	61·0	....	63·0	61·8	67·2
,, 18 ,, 22, ,,	20·7	21·9	23·4	4·9	6·6	17·8	13·4	25·8	26·3	23·5	,, 18 ,, 22, ,,	....	55·8	57·4	52·8	60·6	60·3	57·4	....	61·7	62·9	63·7
,, 23 ,, 27, ,,	9·6	7·1	3·5	—15·8	—12·2	—5·2	—7·6	3·7	7·5	2·6	,, 23 ,, 27, ,,	....	61·8	63·8	61·6	68·3	65·5	59·1	64·3	63·1	63·3	65·3
,, 28 ,, Fév. 1 ,,	30·2	26·6	26·7	13·3	8·7	20·7	12·3	21·8	15·9	20·0	,, 28 ,, Août 2,,	....	62·4	63·6	58·5	66·4	63·5	63·3	68·0	66·9	66·6	69·4
Fév. 2 ,, 6, ,,	11·1	17·9	9·2	—1·6	2·4	7·8	6·1	13·5	12·7	9·3	Août 3 ,, 7, ,,	....	71·8	72·4	71·4	72·6	69·0	59·8	67·1	64·4	66·7	65·8
,, 7 ,, 11, ,,	22·2	21·0	21·9	13·2	13·0	19·0	15·3	21·9	20·0	18·9	,, 8 ,, 12, ,,	....	65·3	67·7	62·8	67·0	63·6	62·1	62·0	62·6	62·1	63·9
,, 12 ,, 16, ,,	26·0	20·3	21·6	14·0	14·4	16·1	12·2	17·2	15·3	16·2	,, 13 ,, 17, ,,	....	66·6	69·3	65·7	70·7	64·2	61·2	64·2	63·6	62·1	63·7
,, 17 ,, 21, ,,	22·2	23·0	17·3	13·1	15·2	23·3	19·1	25·7	26·0	22·9	,, 18 ,, 22, ,,	....	58·9	62·6	58·9	60·7	58·3	57·7	56·3	59·6	59·3	57·7
,, 22 ,, 26, ,,	34·0	30·0	23·9	22·1	24·2	25·7	22·4	25·0	21·1	23·9	,, 23 ,, 27, ,,	....	58·1	66·2	59·9	66·5	64·2	57·7	61·1	61·3	59·4	61·8
,, 27 ,, Mars 3,,	27·2	31·5	27·7	26·5	24·4	32·2	30·6	33·7	30·6	33·6	,, 28 ,, Sep. 2 ,,	....	62·4	60·9	60·2	62·7	63·3	59·1	62·1	62·2	59·3	64·7

XII.—QUANTITÉS DE PLUIE tombées par mois et par année, aux différentes stations d'observation en Canada, depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, inclusivement, les stations de la province d'Ontario étant groupées par districts.

—	1869-70.													1870-71												
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
Ontario.																										
District O. et S. O.																										
Windsor	1·38	1·77	1·42	1·64	2·43	1·08	1·74	1·17	0·90	4·45	4·36	1·38	23·72	1·50	3·29	6·04	1·50	1·37	1·00	1·66	1·44	1·90	2·30	1·80	1·08	24·88
Stoney Point	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	. .	....	....	....	....	....	....	.. .	1·87	....
Wyoming	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·24	4.77	1.68	1·38	5·51	3·34	....	....
Glencoe	....	....	....	....	....	....	....	1·91	1·46	1·28	7·76	3.25	....	1·86	....	....	0·34	0·41	0·26	3·35	1·70	1·31	5·92	2·93	0·75	....
Woodstock	....	....	....	....	....	0·55	R.	1·42	2·42	3·96	5·55	9·11	....	2·10	4·40	0·99	1·28	0·93	R.	3·47	1·90	2·15	3·13	2·55	1·65	24·55
Plattsville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·77	1·19	....
Ingersoll	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1·73	1·15	3·06	3·05	....	....
Simcoe	4·09	1·87	4·06	5·17	6·05	2·41	2·97	1·42	2·31	2·88	7·64	4·08	44·95	2·05	3·76	0·52	1·00	1·00	0·55	4·72	3·40	1·12	5·00	2·36	3·08	28·56
Widder	....	....	....	....	....	0.59	0·71	2·53	2·33	5·31	12·23	3·52	....	3·17	5·44	1·28	2·32	1·41	0·42	3·85	1·63	1·01	3·40	2·62	2·33	28·88
Ailsa Craig	...	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1.04	0·04	0·80	1·87	1·91	3·82	1·39	2·92	....
Dundas	....	.	....	....	....	....	....	1·81	2·03	4·12	4·46	2·20	....	4·73	3·23	0·53	1·08	0·90	0·10	3·65	2·85	2·28	3·20	1·42	2·75	27·72
Hamilton	6·24	1·36	1·86	4·37	9·54	1·44	1·53	1·61	2·58	2·83	4·45	2·64	40·45	4·01	2·97	0·61	2·31	1·30	0·79	5·40	2·08	1·96	3·12	1·34	4·02	29·91
Moyenne du district	3·90	1·67	2·45	3·73	6·01	1·21	1·39	1·70	2·00	3·55	6·64	3·74	36·04	2·77	3·85	1·66	1·40	1·04	0·38	3·52	2·03	1·63	3·85	2·14	2·16	27·42
District N. et N. O.																										
Goderich	1·26	3·79	1·66	1·67	1·64	0·45	0·62	1·11	4·25	3·28	7·61	4·50	31·84	3·85	5·24	0·98	0·78	1·90	0·05	2·83	1·85	1·08	2·05	1·89	2·01	24·51
Seaforth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·87	0·30	0·80	0·00	0·30	0·85	1·00	....	.. .	0·70	....
Parkhill	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·63	0·20	3·65	2·19	2·02	4·96	1·80	1·16	....
Lucan	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	R.	1·63	1·55	1·38	3·67	2·57	1·65	....
Stratford	4·32	2·33	1·58	1·65	2·11	0·37	0·40	1·38	3·61	2·92	8·29	5·87	34·83	2·56	4·31	1·18	1·16	1·16	0·04	2·86	2·38	1·69	2·79	1·86	2·06	24·05
Kincardine	....	....	....	....	....	....	.. .	....	2·53	2·18	5·23	2·17	....	3·35	6·90	1·25	2·44	1·50	R.	2·55	2·19	1·19	1·07	1·24	2·43	26·11
Orillia	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.. .	....	....	1·21	2·66	0·63	1·04	....
Collingwood	....	....	0.12	0·11	R.	0·00	R.	1·49	1·35	5·11	4·50	1·81	....	3·52	4·55	0·95	R.	R.	R.	R.	2·53	1·20	1.40	0·47	1·60	16·22
Stayner	....	....	....	....	....	R.	R.	5·64	0·82	4·61	6·37	1·32	....	3·44	4·68	0·40	0·00	R.	0·00	1·10	2·45	1·36	1·56	0·59	1·17	16·75
Barrie	2·63	2·23	0·49	0·30	0·07	R.	0·22	1·68	0·79	4·44	5·47	1·74	20·06	2·33	4·91	0·85	R.	R.	R.	2·22	2·37	1·28	2·22	0·68	1·51	18·37
Gravenhurst	....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·06	0·16	0·52	1·83	3·23	1·04	2·04	0·90	0·94	....
N. Gwillimbury	....	1·68	0·25	0·44	0·36	0·26	R.	0·98	0·62	2·52	4·62	1·75	....	3·64	4·10	1·00	0·56	R.	R.	1·54	2·54	1·52	1·10	0·20	2·00	18·20
Georgina	....	1·76	0·51	1·28	2·00	0·24	R.	1·86	0·82	4·83	6·83	2·13	....	2·86	4·51	1·39	0·68	R.	0·10	2·15	2·29	1·08	1·92	0·88	1·73	19·59
Moyenne du district	2·74	2·36	0·77	0·91	1·03	0·19	0·18	2·02	1·85	3·74	6·12	2·66	28·91	3·19	4·90	0·99	0·60	0·56	0·08	1·89	2·20	1·31	2·29	1·14	1·54	20·48

District central — Thornhill	....	....	....	....	....	0·39	0·15	2·71	0·42	....	....	....	....	....	....	....	....	0·53	0·00	3·00	3·14	2·00	1·58	2·43	1·75	....
Brampton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·56	0·20	1·91	2·88	1·67	1·90	0·76	1·81	....
Newmarket	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1·68	2·21	0·66	1·40	....
Holland Landing	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2·11	1·32	1·49	1·07	1·55	....
Weston	....	0·91	2·23	3·35	4·48	0·28	0·00	2·60	1·23	4·24	3·26	1·39	....	3·06	1·56	0·19	2·10	0·00	0·00	5·82	4·50	2·72	2·77	1·30	....	....
Toronto	4·03	0·96	2·54	2·59	3·41	0·52	0·76	2·14	1·15	8·09	1·90	3·42	30·53	6·79	2·69	0·59	2·43	0·86	0·04	2·78	3·32	2·30	3·34	1·26	2·80	29·20
Markham	....	....	....	2·26	....	0·90	0·11	3·39	0·84	4·47	4·03	2·60	....	6·33	3·41	2·22	1·62	0·92	0·00	3·06	2·64	1·63	2·05	1·02	1·94	26·84
Niagara	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1·88	1·46	2·74	2·69	3·22	....
Moyenne du district	....	0·94	2·39	2·73	3·94	0·52	0·26	2·71	0·91	5·60	3·06	2·47	....	5·39	2·55	1·00	2·05	0·96	0·05	3·31	2·92	1·85	2·26	1·52	2·07	28·02
District. N. E. et E. — Cornwall	....	....	....	....	0·00	R.	R.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2·44	2·32	0·48	1·80	0·67	....
Peterborough	5·11	1·20	0·94	1·86	2·47	0·46	0·48	3·26	0·90	3·01	2·81	2·21	24·74	3·22	2·99	1·77	0·26	0·92	0·47	2·40	2·85	1·31	1·63	2·83	2·10	22·75
Belleville	7·28	2·01	3·72	2·94	3·67	0·84	0·34	3·51	1·04	2·50	4·41	2·10	34·36	3·50	3·78	1·50	0·71	1·75	0·45	1·28	3·55	1·66	6·21	1·43	2·01	27·93
Pembroke	6·98	1·64	0·49	0·74	0·64	0·12	0·45	1·49	0·92	1·65	2·27	1·90	19·29	2·46	5·66	0·80	0·05	0·04	0·40	0·98	2·31	1·09	2·92	3·81	1·18	21·70
Havre de Fitzroy	....	....	....	....	....	....	....	0·54	1·22	2·16	1·88	0·99	....	2·02	4·86	....	0·47	R.	0·11	2·21	2·59	0·93	1·49	4·16	2·17	....
Moyenne du district	6·46	1·62	1·72	1·84	1·69	0·47	0·42	2·93	1·36	2·33	2·85	1·80	26·13	2·80	4·32	1·36	0·37	0·68	0·36	1·72	2·75	1·46	2·55	2·81	1·63	24·13
Moyenne en Ontario	4·37	1·65	1·83	2·30	3·17	0·60	0·56	2·34	1·53	3·80	4·67	2·67	30·03	3·51	3·91	1·25	1·11	0·81	0·22	2·61	2·47	1·56	2·74	1·90	1·85	25·01
Québec.																										
Huntingdon	....	....	....	....	....	....	0·18	0·68	1·58	1·78	2·24	3·57	....	2·32	5·32	1·85	1·50	2·50	R.	2·95	3·49	1·40	1·51	4·16	2·28	29·28
Montréal	4·10	6·83	0·66	1·00	1·59	0·92	0·07	0·31	2·14	2·73	3·35	2·77	26·45	2·26	5·85	1·34	0·20	0·43	0·51	3·06	3·09	1·57	1·30	7·14	3·07	29·82
Citadelle de Québec	2·90	3·41	R.	R.	0·00	0·00	R.	0·39	0·62	1·15	6·42	2·15	17·01	1·50	2·39	1·86	R.	R.	R.	0·78	0·88	0·16	1·99	5·05	4·10	18·71
Québec, Haute-ville	....	....	....	....	0·32	R.	0·00	0·64	1·83	1·95	5·14	2·67	....	2·91	3·05	4·32	R.	1·49	0·16	2·66	2·79	1·73	2·35	6·96	3·65	32·17
Moyenne en Québec	3·50	5·12	0·33	0·50	0·64	0·31	0·06	0·67	1·54	1·90	4·29	2·79	21·74	2·25	4·15	2·34	0·42	1·10	0·17	2·36	2·56	1·21	1·79	5·93	3·27	27·49
Nouveau-Brunswick.																										
St. Jean	2·18	4·56	5·88	4·76	6·72	5·19	1·29	5·33	2·36	3.13	4·23	2·48	48·11	4·04	8·29	5·76	1·46	2·15	1·80	2·45	3·85	3·34	4·05	3·81	4·73	45·73
Rivière au Bar	....	....	....	....	....	....	....	2·97	0·89	2·68	1·68	2·93	....	1·55	4·53	5·11	0·70	0·76	1·17	1·03	2·46	2·65	3·61	2·35	4·41	30·33
Petersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2·00	1·76	1·52	3·34	2·82	2·71	2·74	2·14	....
Moyenne au N.-B.	....	....	....	....	....	....	....	4·15	1·62	2·90	2·96	2·70	....	2·79	6·41	5·43	1·08	1·64	1·58	1·67	3·35	2·94	3·46	2·97	3·76	38·03
Nouvelle-Ecosse.																										
Wolfville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4·65	5·12	5·85	3·35	1·11	0·13	1·48	1·88	1·91	....	4·19	....	....
Yarmouth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1·86	2·75	1·04	1·17	2.59	2·27	4·14	3·34	4·97	....
Halifax	1·57	7·03	5·19	5·14	5·18	6·32	1·64	3·78	3·19	1·69	3·21	2·20	46·14	3·33	6·75	5·67	4·81	2·33	4·11	4·39	3·42	2·59	2·96	3·38	3·69	47·43
Pictou	....	....	....	....	....	....	0·14	1·43	1·04	3·16	5·31	1·84	....	4·13	3·84	6·76	3·66	1·55	1·11	1·21	1·79	2·63	3·18	2·14	3·64	35·64
Sydney	....	....	....	....	4·76	5·01	0·24	4·75	1·32	4·00	2·51	4·36	....	6·67	5·40	9·89	8·36	2·25	1·73	5·19	4·69	2·76	2·56	4·97	4·47	58·94
Glace Bay	2·87	7·22	5·06	5·66	4·44	3·28	....	3·87	1.71	2·47	2·12	3·31	46·33	6·58	6·19	8·65	8·49	2·91	1·63	4·51	4·58	4·28	2·80	1·56	4·20	56·58
Guysborough	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3·48	3·14	3·35	....
King's College, Windsor	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3·82	2·28	4·00	....
Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4·13	3·82	3·97	....
Windsor	....	....	....	....	....	....	....	2·62	2·49	2·73	2·51	3·22	....	3·97	3·50	5·69	1·74	2·48	1·00	2·52	1·46	1·64	3·82	3·38	4·43	35·63
Moyenne à la N.-Ecosse	2·22	7·12	5·13	5·40	4·79	4·87	0·67	3·29	1·95	2·81	3·15	2·99	46·24	4·89	5·13	7·08	4·61	2·20	1·54	2·92	2·91	2·58	3·43	3·22	4·08	46·84

XIII. **QUANTITÉS** de pluie tombées par timestre aux différentes stations d'observation, avec indication des quantités de neige tombées par mois et des quantités totales de pluie et de neige réduite en eau, tombées depuis sept. 1869 jusq'à août 1871, inclus.

	Hauteur en pouces de la pluie tomb. par trim.				Hauteur en pouces de la neige tombée. 1869. 1870.									Quantité totale tomb.	Hauteur en pouces de la pluie tomb. par trim.				Hauteur en pouces de la neige tombée. 1870. 1871.									Quantité totale tomb.
	Sept. à nov. 1869.	Déc. 1869, à fév. 1870.	Mars 1870, à mai 1870.	Juin 1870, à août 1870.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.		Sept. à nov. 1870.	Déc. 1870, à fév. 1871.	Mars à mai 1871.	Juin à août 1871.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.	
Ontario.																												
District O. et S.-O. — Windsor	4·57	5·15	3·81	10·19	1·0	24·3	6·6	28·9	9·0	18·3	0·0	0·0	88·1	32·53	10·83	3·87	5·00	5·18	0·0	6·5	22·5	14·2	19·3	4·0	0·0	0·0	66·5	31·53
Stoneypoint																												
Wyoming																	7·33					4·5	12·2	4·0				
Glencoe				18·69												1·01	6·36	9·60		18·7	24·5	10·5	13·5	5·0	0·0	0·0	72·2	
Woodstock			3·84	18·62					11·1	36·2					7·49	2·21	7·52	7·33	0·5	12·2	29·0	11·0	13·1	11·5	S.	0·0	77·3	31·77
Plattsville																												
Ingersoll																									S.	0·0		
Simcoe	10·02	13·63	6·70	14·60	6·0	11·5	6·0	22·5	3·0	20·5	0·0	0·0	60·5	50·60	6·33	2·55	9·24	10·44	0·0	7·5	19·5	9·8	8·0	4·0	S.	0·0	48·8	33·44
Widder			5·57	21·06					6·0	25·0	S.				9·89	4·15	6·49	8·35		12·0	21·0	13·0	13·5	3·8	S.	0·0	63·3	35·21
Ailsa Craig																	4·58	8·13			27·5	8·0	6·5	4·0	S.	0·0		
Dundas				10·78											8·49	3·08	8·78	7·37		11·0	16·5	12·0	10·0	8·0	0·0	0·0	57·5	33·47
Hamilton	9·46	15·35	5·72	9·92	7·0	21·8	1·4	17·5	18·5	66·0	S.		132·2	53·67	7·59	4·40	9·44	8·48		10·0	10·5	9·0	16·6	5·1	S.	0·0	51·2	35·03
Moyenne du district.	8·02	11·38	5·13	14·84	4·7	19·2	4·7	23·0	9·5	33·2	S.	0·0	93·6	45·40	8·44	3·04	7·25	8·11	0·2	11·1	21·4	10·2	12·5	5·5	S.	0·0	62·4	33·41
District N. et N.-O. — Goderich	6·71	3·76	5·98	15·39	1·2	28·5	11·3	34·7	15·3	23·4	0·0	0·0	114·4	43·28	10.07	2·73	5·76	5·95	0·0	11·2	40·0	22·0	15·8	12·3	S.	0·0	101·3	34·64
Seaforth																1·10	2·15		0·0	11·0	37·0	25·5	20·0	10·0	1·0	0·0	103·5	
Parkhill																	7·86	7·92				18·0	11·0	2·4	0·2			
Lucan																	4·56	7·89						7·0	1·0			
Stratford	8·23	4·13	5·39	17·08	12·2	34·0	9·5	43·5	14·0	34·0	0·0	0·0	147·2	49·55	8·05	2·36	6·93	6·71	0·5	18·6	32·0	32·0	22·2	12·6	0·3	0·0	118·2	35·87
Kincardine				9·58											11·50	3·94	5·93	4·74	0·0	6·5	39·0	25·3	27·8	16·5	S.	0·0	115·1	37·62
Orillia																		4·33										
Collingwood		0·11	2·84	11·42		46·5	20·1	49·9	50·5	53·2					9·02	R.	3·73	3·47		24·5	38·0	58·0	23·0	19·2	0·1	0·0	162·8	
Stayner			6·46	12·31					24·0	47·0					8·52	R.	4·91	3·32	0·0	23·5	33·0	45·0	31·0	25·0	0·0	0·0	157·5	32·50
Barrie	5·35	0·37	2·69	11·65	0·5	18·5	13·0	40·0	24·5	52·5	0·0	0·0	149·0	34·96	8·09	R.	5·87	4·41	S.	18·1	17·8	31·4	26·7	11·0	S.	0·0	105·0	28·87
Gravenhurst																0·84	6·10	3·88			51·0	36·0	22·0	15·8	3·0	S.		
N. Gwillimbury		1·06	1·60	8·89	7·0	30·5	15·5	24·5	17·6	45·2					8·74	0·56	5·60	3·30	S.	6·0	17·5	24·1	21·0	19·9	S.	0·0	88·5	27·05
Georgina		3·52	2·68	13·79	3·0	18·0	8·5	16·8	10·5	43·0					8·76	0·78	5·52	4·53	0·0	5·0	13·0	17.5	17·5	17·5	0·0	0·0	70·5	26·64
Moyenne du district.	6·76	2·16	3·95	12·51	4·8	29·3	13·0	34·9	22·3	42·6	0·0	0·0	136·9	42·6	9·09	1·23	5·41	5·04	0·1	13·8	31·8	30·4	21·6	14·1	0·5	S.	113·6	31·88
Thornhill			3·28						10·0	79·0							8·14	5·76				18·0	23·0	23·0	0·0	0·0		
Brampton																	6·46	4·47				16·0	14·0	15·0	S.	0·0		

Dist. central — Newmarket	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4·27	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Holland Landing	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4·11	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Weston	....	8·11	3·83	8·89	....	5·0	8·5	23·0	22·0	76·5	S.	....	....	....	4·81	2·10	13·04	....	0·0	5·0	15·0	23·0	15·5	7·0	S.	0·0	65·5	....
Toronto	7·53	5·54	4·05	13·41	2.3	10·2	7·1	21·3	20·1	62·4	0·1	0·0	123·5	42·83	10·07	3·33	8·40	7·40	0·0	3·1	15·9	43·6	23·0	13·0	1·3	0·0	99·9	39·19
Markham	....	....	4·34	11·10	....	....	7·0	....	17·0	66·0	....	....	....	....	11·97	2·53	7·33	5·01	0·0	6·0	17·0	21·0	14·2	15·4	0·8	0·0	74·4	34·28
Niagara	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8·65	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Moyenne du district.	....	6·82	3·88	11·13	....	7·6	7·5	22·1	17·3	72·0	0·1	....	....	....	8·95	2·65	8·67	5·67	0·0	4·5	16·0	24·3	22·4	14·7	0·4	0·0	79·9	36·73
District N.-E. et E. — Cornwall	....	....	....	....	....	....	....	19·8	40·1	36·0	....	....	....	....	....	....	....	2·95	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Peterborough	7·25	4·79	4·64	8·06	7·9	14·3	11·9	24·1	14·9	45·2	S.	0·0	118·3	36·57	7·98	1·65	6·56	6·56	S.	5·4	24·0	19·6	10·9	11·0	0·7	0·0	71·6	29·91
Belleville	13·01	7·45	4·89	9·01	5·5	12·5	10·5	26·4	31·8	55·0	0·0	0·0	142·0	48·56	8·78	2·91	6·49	9·75	0·0	3·0	29·5	25·4	11·8	8·8	0·0	0·0	78·5	35·78
Pembroke	9·11	1·50	2·86	5·82	3·3	21·5	17·2	26·0	19·2	14·8	0·0	0·0	101·2	29·41	8·92	0·49	4·38	7·91	5·5	13·0	21·3	21·0	18·5	16·7	6·0	S.	102·0	31·90
Hav. de Fitzroy	....	....	....	5·03	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	0·58	5·73	7·82	1·5	....	17·0	19·0	15·5	5·5	S.	0·0	....	....
Moyenne du district.	9·79	4·58	4·13	6·98	5·6	16·1	13·2	24·1	26·5	37·7	S.	0·0	120·5	38·18	8·56	1·88	5·79	7·00	1·7	7·1	22·9	21·2	14·2	10·5	1·7	0·0	84·0	32·53
Moyenne en Ontario.	8·19	6·23	4·27	11·36	5·0	18·1	9·6	26·0	18·9	46·4	S.	0·0	118·6	42·06	8·70	2·20	6·78	6·45	0·5	9·1	23·0	21·5	17·7	11·2	0·7	S.	85·0	33·64
Québec.																												
Huntingdon	....	....	2·44	7·59	....	....	....	23·0	22·5	13·0	4·0	....	....	....	9·49	4·00	7·84	7·95	0·0	2·0	12·0	8·0	6·5	8·0	S.	0·0	36·5	32·93
Montréal	11·57	3·51	2·52	8·85	6·5	14·0	26·0	31·9	29·0	9·2	0·5	0·0	117·1	38·16	9·45	1·14	7·72	11·51	1·3	2·1	22·0	16·5	8·4	13·5	0·0	0·0	63·8	36·20
Québec, citadelle de	6·31	0·00	1·01	9·72	2·0	22·5	19·5	35·5	19·5	5·0	3·0	0·0	107·0	27·74	5·75	R.	1·82	11·14	[illegible]	4·9	30·5	47·0	13·0	16·0	5·8	S.	122·2	40·93
Québec, haute-ville	....	....	2·47	9·76	....	....	....	27·5	17·5	12·2	6·0	....	....	....	10·38	1·65	7·18	12·96	5·0	6·0	....	34·5	17·0	17·5	8·5	S.	....	....
Moyenne en Québec.	8·94	1·75	2·11	8·98	4·2	18·2	22·7	29·5	22·1	9·8	3·4	0 0	112·1	32·90	8·77	1·80	6·14	10·89	2·8	3·7	21·5	26·5	11·2	13·7	3·6	S.	74·2	36·69
Nouveau-Brunswick.																												
St. Jean	13·62	16·67	8·98	9·85	1·3	4·7	10·9	38·9	32·3	22·9	4·0	S.	115·0	59·61	18·05	5·41	9·65	12·59	4·0	6·6	30·3	17·8	7·5	13·2	0·2	0·0	79·5	53·44
Rivière au Bar	....	....	....	7·29	....	....	....	....	....	....	5·5	....	....	....	11·19	2·63	6·14	10·37	4·0	2·0	44·0	18·3	6·6	7·5	4·0	0·0	96·9	40·20
Petersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7·68	7·69	....	....	....	2·0	12·0	13·0	2·5	1·0	....	....
Moyenne au N.-Brunswick	....	....	....	8·57	....	....	....	....	....	....	4·7	....	....	....	14·62	4·02	7·82	10·22	4·0	4·3	37·1	12·7	8·7	11·2	2·2	0·3	88·2	46·82
Nouvelle-Ecosse.																												
Wolfville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15·62	4·59	5·27	....	1·5	3·5	17·7	8·5	11·6	11·0	2·5	0·0	56·3	....
Yarmouth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5·65	6·03	12·45	....	....	....	....	19·0	3·3	10·0	0·0	....	....
Halifax	13·79	17·14	8·61	7·10	2·7	3·5	4·8	14·9	29·6	14·4	0·8	S.	70·3	54·28	15·75	11·25	10·40	10·03	0·8	7·7	10·7	14·7	19·3	15·1	13·4	S.	81·7	55·74
Pictou	....	....	2·61	10·31	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14·73	6·32	5·63	8·96	3·7	4·3	15·5	29·5	3·9	20·5	15·0	0·0	92·4	45·52
Sydney	....	....	6·32	10·87	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21·96	12·34	12·64	12·00	0·5	5·0	10·7	21·6	5·8	14·0	20·5	0·5	78·6	71·05
Glace Bay	15·15	17·70	5·58	7·90	0·3	1·0	7·5	23·2	23·3	36·5	0·8	4·2	96·8	56·32	21·42	13·03	13·57	8·56	0·3	4·3	9·3	25·0	5·5	12·5	24·0	1·0	81·9	66·27
Guysborough	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10·97	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
King's Coll., Windsor	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10·10	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11·92	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Windsor	....	....	....	8·46	....	....	....	12·0	26·7	25·0	....	....	....	....	13·16	5·22	5·62	11·63	3·0	7·7	15·5	14·0	11·7	14·8	S.	S.	66·7	42·30
Digby	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5·5	8·0	20·0	14·0	16·5	6·0	2·0	S.	72·0	....
Moyenne à la N.-E.	14·46	17·42	5·78	8·93	1·5	2·3	6·1	16·7	26·5	28·6	0·8	2·1	83·6	55·30	17·11	8·34	8·45	10·74	2·2	4·9	14·2	18·2	11·7	12·0	10·9	0·3	75·7	56·18

XIV.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque mois et chaque année aux stations mentionnées dans le tableau XIII.

—	1869–70.													1870–71.												
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Année.
Ontario.																										
District O. et S.-O.																										
Windsor	10	6	5	8	9	4	6	13	13	11	11	9	105	5	11	4	5	4	4	10	9	6	7	8	5	78
Stoneypoint	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	......
Wyoming	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	3	8	7	4	9	8	....	......
Glencoe	....	....	....	....	....	....	....	9	4	5	11	6	......	5	....	....	1	4	1	6	6	5	10	....	2	......
Woodstock	....	....	....	....	....	4	4	11	11	12	13	8	......	6	17	7	4	4	3	13	12	7	12	8	8	101
Plattsville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	8	......
Ingersoll	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	6	4	11	8	....	......
Simcoe	6	7	4	10	5	3	5	5	7	10	13	6	79	8	12	4	5	2	3	8	10	4	10	7	7	80
Widder	....	....	....	....	....	3	2	10	6	9	16	10	......	9	7	8	4	4	2	9	5	5	10	11	9	83
Ailsa Craig	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	4	6	1	8	12	7	11	10	7	......
Dundas	....	....	....	....	....	....	....	9	7	13	12	11	......	10	15	3	2	6	1	9	9	5	9	7	8	84
Hamilton	9	8	11	8	11	4	3	8	8	13	13	10	106	10	14	9	4	4	3	10	10	7	7	7	9	94
Moyenne du district	8·3	7·0	6·7	8·7	8·3	3·6	4·0	9·3	8·0	10·4	12·7	8·6	96·7	7·6	12·7	5·8	3·6	4·3	2·3	9·0	8·6	5·4	9·6	7·6	7·0	86·7
District N. et N.-O.																										
Goderich	7	15	7	8	7	3	5	11	10	11	16	10	110	12	17	13	5	5	1	9	11	7	12	10	8	100
Seaforth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	5	2	5	0	2	6	4	....	....	3	......
Parkhill	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	4	3	7	8	7	12	7	3	......
Lucan	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	7	11	6	9	10	6	......
Stratford	9	8	6	6	6	2	2	9	9	11	18	11	97	9	16	5	4	4	1	9	12	7	9	9	8	93
Kincardine	....	....	....	....	....	....	....	....	10	10	16	14	......	10	18	7	7	5	2	8	11	7	10	8	9	102
Orillia	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	8	9	6	6	......
Collingwood	....	....	2	3	....	0	3	8	8	12	12	7	......	12	13	3	1	4	1	7	12	6	12	6	5	82
Stayner	....	....	....	....	....	1	2	8	8	10	15	6	......	9	14	4	0	3	0	4	8	5	6	7	7	67
Barrie	12	11	5	4	5	1	2	11	8	12	13	11	95	13	18	7	2	2	1	5	11	11	11	9	10	95
Gravenhurst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	3	4	2	8	9	4	7	11	10	......
N. Gwillimbury	....	11	3	5	3	1	1	5	6	12	13	11	......	14	20	9	2	1	1	7	13	7	6	2	4	86
Georgina	....	9	3	11	8	1	3	8	7	12	14	10	......	17	20	10	2	1	1	9	15	10	9	12	9	115
Moyenne du district	9·3	10·8	4·3	6·2	5·8	1·3	2·6	8·6	8·3	11·2	14·6	10·0	100·7	12·0	17·0	7·0	2·8	3·5	1·2	6·8	10·6	6·8	9·3	8·1	6·8	92·5

District central.	Thornhill	....	....	....	....	....	1	1	6	3	....	....	....	......	....	....	....	....	1	0	4	4	2	5	3	5	......
	Brampton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	5	2	7	12	9	10	5	7	......
	Newmarket	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	7	15	9	5	......
	Holland Landing	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	12	5	1	9	7	......
	Weston	....	10	8	7	7	1	0	4	5	11	8	10	......	12	10	2	2	0	0	5	6	2	7	4	....	......
	Toronto	8	8	9	10	8	2	2	9	10	16	16	14	112	11	16	6	6	8	3	8	17	7	13	11	8	114
	Markham	....	....	....	6	....	1	1	11	8	13	9	12	......	9	10	6	5	4	0	7	14	7	8	2	5	77
	Niagara	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	17	10	12	11	10	......
	Moyenne du district	....	9·0	8·5	7·7	7·5	1·2	1·0	7·5	6·5	13·3	11·0	12·0	......	10·7	12·0	4·7	4·3	3·6	1·0	6·2	11·7	6·1	10·1	6·7	6·7	95·5
Dist. N.-E. et E.	Cornwall	6	4	4	3	0	1	1	3	6	6	8	8	60	6	13	4	2	1	1	6	14	7	8	10	5	77
	Peterborough	6	6	4	7	9	2	3	8	6	8	12	9	80	9	13	5	2	2	2	9	10	6	6	6	9	79
	Belleville	6	9	7	6	7	2	3	12	7	10	12	9	90	10	15	7	3	6	1	10	9	6	12	7	10	96
	Pembroke	10	11	3	5	4	1	3	11	8	11	12	14	93	8	16	3	2	2	2	6	9	10	12	16	13	99
	Havre de Fitzroy	....	....	....	....	....	....	....	6	7	11	13	15	......	8	18	....	3	4	2	10	14	8	11	17	10	......
	Moyenne du district	7·0	7·5	4·5	5·3	5·0	1·5	2·5	8·0	6·8	9·2	11·4	11·0	80·8	8·2	15·0	4·7	2·4	3·0	1·6	8·2	11·2	9·4	9·8	11·2	9·4	87·8
	Moyenne en Ontario	8·2	8·6	6·0	7·0	6·7	1·9	2·5	8·4	7·4	11·0	12·4	10·4	92·7	9·6	14·2	5·6	3·3	3·6	1·5	7·6	10·5	6·9	9·7	8·4	5·2	90·6
Québec.																											
	Huntingdon	....	....	....	....	5	1	1	4	9	8	8	8	......	9	11	7	5	6	5	9	15	12	9	17	10	115
	Montréal	....	....	....	....	6	1	1	6	7	15	14	8	......	12	13	5	3	5	5	8	13	10	13	18	11	116
	Québec, Citadelle	....	....	2	7	2	1	1	5	9	12	14	14	......	9	12	7	2	4	3	4	11	11	17	21	14	115
	Québec, Haute-Ville	....	....	....	....	3	2	0	9	9	12	18	14	......	7	14	5	1	5	2	4	16	16	18	20	15	123
	Moyenne en Québec	....	....	...	....	4·0	1·2	0·7	6·0	8·5	11·7	13·5	11·0	......	9·3	12·5	6·0	2·7	5·0	3·7	6·3	13·7	12·3	14·2	19·0	12·5	117·2
Nouveau-Brunswick.																											
	St. Jean	....	...	....	....	8	5	5	10	11	9	13	10	....	9	10	16	6	9	7	8	17	12	12	12	12	130
	Rivière au Bar	.. .	....	....	....	....	....	....	10	11	11	14	14	......	13	15	17	5	3	5	7	8	15	19	11	11	129
	Petersville	..	....	....	....	....	....	....	...	....	....	....	....	......	....	....	....	....	5	4	5	12	8	8	7	8	......
	Moyenne dans le N.-B.	....	....	....	...	....	....	....	10·0	11·0	10·0	13·5	12·0	......	11·0	12·5	16·5	5·5	5·7	5·3	6·7	12·3	11·7	13·0	10·0	10·3	129·5
Nouvelle-Ecosse.																											
	Wolfville	....	....	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	5	12	16	8	5	5	5	13	9	....	17	....	......
	Yarmouth	...	....	....	....	....	....	....	....	7	9	9	....	......	6	9	15	10	8	6	9	14	13	12	15	11	128
	Halifax	....	....	....	....	14	7	8	13	10	9	8	8	......	7	13	11	12	8	6	8	11	10	12	12	14	124
	Pictou	....	....	....	....	....	....	3	10	7	10	9	11	......	8	12	15	9	6	3	7	10	14	16	11	10	121
	Sydney	....	....	....	....	13	11	2	17	9	13	11	15	......	15	17	22	14	8	4	10	13	14	13	11	18	159
	Glace Bay	....	....	....	....	9	10	....	12	9	10	13	15	......	12	16	19	7	12	10	10	5	15	12	11	20	149
	Guysborough	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15	13	13	......
	King's College, Windsor	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12	8	11	......
	Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	9	14	......
	Windsor	....	....	....	....	....	7	3	13	14	7	9	9	......	8	11	16	4	5	4	4	10	14	11	13	10	110
	Moyenne dans la N.-Ecosse	....	....	....	....	12·0	8·7	5·3	13·0	9·3	9·7	9·8	11·6	......	8·7	12·9	16·3	9·1	7·4	5·4	7·6	10·9	12·7	12·4	12·0	13·4	131·8

XV.—NOMBRE de jours de pluie pendant chaque trimestre, avec indication du nombre de jours de neige—depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, inclusivement.

		Nombre de jours de pluie par trimestre.				Nombre de jours de neige									Nombre de jours de pluie par trimestre.				Nombre de jours de neige.								
						1869.			1870.										1870.			1871.					
		De Sept. à Nov. 1869.	De Déc. 1869 à Fév., 1870.	De Mars à Mai 1870.	De Juin à Août 1870.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.	De Sept. à Nov. 1870.	De Nov. 1870 à Fév. 1871.	De Mars à Mai 1871.	De Juin à Août 1871.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.
	Ontario.																										
District O. et S. O.	Windsor	21	21	32	31	7	8	9	14	6	13	0	0	57	20	13	25	20	0	6	10	8	7	4	0	0	35
	Pointe Stoney	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Wyoming	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19	....	....	....	....	6	9	5	0	0	....
	Glencoe	....	....	....	22	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	17	....	....	3	10	8	8	4	0	0	....
	Woodstock	....	....	26	33	....	....	....	....	14	15	....	....	....	30	11	32	28	1	9	12	15	14	13	3	0	67
	Plattsville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Ingersoll	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	0	....
	Simcoe	15	18	17	29	3	3	3	6	5	9	....	....	....	24	10	22	24	0	4	8	6	4	3	1	0	26
	Widder	....	....	18	35	....	....	....	....	7	14	2	0	....	24	10	19	30	0	6	8	7	7	5	1	0	34
	Ailsa Craig	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11	27	28	....	....	12	11	8	6	2	0	....
	Dundas	....	....	....	36	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28	9	23	24	....	3	8	10	8	8	0	0	....
	Hamilton	28	23	19	36	3	11	7	11	10	15	1	0	58	33	11	27	23	1	4	6	7	7	6	1	0	32
	Moyenne du district	21·3	20·7	22·4	31·7	4·3	7·3	6·3	10·3	8·4	13·2	1·0	0·0	57·5	26·5	10·1	23·4	25·3	0·2	5·0	9·2	8·7	8·0	6·0	0·9	0·0	38·8
District N. et N. O.	Goderich	29	18	26	37	5	16	8	17	16	17	0	0	79	42	11	27	30	0	9	20	20	13	10	2	0	74
	Scaforth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	12	....	....	5	20	12	6	8	1	0	....
	Parkhill	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	22	22	....	....	....	9	7	5	1	0	....
	Lucan	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24	25	....	....	....	....	6	1	0	0	....
	Stratford	23	14	20	40	9	18	15	16	11	13	0	0	82	30	9	28	26	1	9	16	16	10	10	4	0	66
	Kincardine	....	....	....	40	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35	14	26	27	....	6	19	15	12	12	2	0	....
	Orillia	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Collingwood	....	....	19	31	....	11	14	18	17	12	....	....	....	28	6	25	23	0	7	22	18	12	7	1	0	67
	Stayner	....	....	18	31	....	....	....	....	13	11	....	....	....	27	3	17	20	0	6	18	15	8	5	0	0	52
	Barrie	28	10	21	36	7	16	12	18	13	11	0	0	77	38	5	22	30	1	8	21	18	13	11	4	0	76
	Gravenhurst	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	21	28	....	....	15	15	11	11	1	1	....
	N. Gwillimbury	....	9	12	36	5	13	15	12	10	9	0	0	64	43	4	27	12	2	10	11	17	9	9	1	0	59
	Georgina	....	20	18	36	2	13	14	14	15	13	0	0	71	47	4	34	30	0	3	17	24	14	11	0	0	69
	Moyenne du district	26·7	14·2	19·1	35·9	5·6	14·5	13·0	15·8	13·6	12·3	0·0	0·0	74·6	36·3	7·2	23·8	24·5	0·6	7·0	17·9	16·3	10·1	8·3	1·4	0·1	66·1

District central. Thornhill	....	....	10	....	....	....	....	....	3	6	0	0	....	....	....	10	13	....	....	....	6	5	5	0	0	....
Brampton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28	22	....	....	....	19	14	10	2	0	....
Newmarket	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Holland Landing	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	27	....	....	....	....	....	....	1	0	....
Weston	....	15	9	29	....	5	3	7	6	12	2	0	....	24	2	13	....	0	3	6	8	6	5	1	0	29
Toronto	25	20	21	46	7	18	9	18	18	18	2	....	90	33	17	32	32	0	5	16	23	15	12	2	0	73
Markham	....	....	20	34	....	....	4	....	8	11	0	0	....	25	9	28	15	1	3	4	8	11	10	1	0	38
Niagara	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	31	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Moyenne du district	....	17·5	15·0	36·3	....	11·5	8·0	12·5	8·7	11·7	1·0	0·0	....	27·3	9·3	22·2	24·1	0·3	3·7	8·7	12·8	10·2	8·4	1·2	0·0	43·3
District N. E. et E. Cornwall	14	4	20	22	7	9	10	9	11	7	2	0	55	23	4	27	23	1	6	12	9	5	3	0	0	36
Peterborough	16	18	17	29	6	11	9	15	15	7	1	0	64	27	6	25	21	1	3	15	17	10	8	2	0	56
Belleville	22	15	22	31	5	9	8	11	12	8	0	0	53	32	10	25	29	0	3	10	10	7	5	0	0	35
Pembroke	24	10	22	37	4	12	10	7	22	8	0	0	63	27	6	25	41	3	12	17	22	11	11	3	3	82
Havre de Fitzroy	....	....	....	39	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	32	38	4	....	12	18	11	6	2	0	....
Moyenne du district	19·0	11·7	20·2	31·6	5·5	10·3	9·2	10·5	15·0	7·5	0·7	0.0	58·7	27·3	7·0	26·8	30·4	1·8	6·0	13·2	15·2	8·8	6·6	1·4	0·6	52·3
Moyenne en Ontario	22·3	16·0	19·2	33·9	5·1	10·9	9·1	12·3	11·4	11·2	0·7	0.0	63·6	29·4	8·4	24·1	26·1	0·7	5·4	12·3	13·2	9·3	7·3	1·2	0·2	50·1
Québec.																										
Huntingdon	....	....	14	24	....	....	....	9	11	8	3	....	....	27	16	36	36	0	4	14	12	9	2	2	0	43
Montréal	....	....	14	37	....	....	....	16	13	8	2	0	....	30	13	31	42	2	6	11	12	10	4	0	0	45
Québec, Citadelle	....	12	15	40	....	15	11	18	13	6	3	0	....	28	9	26	52	3	5	16	14	5	7	8	2	60
Québec, Haute-ville	....	....	18	44	....	....	....	14	17	8	3	0	....	26	8	36	53	3	3	15	17	7	10	7	3	65
Moyenne en Québec	....	....	15·2	36·2	....	....	....	14·3	13·5	7·5	2·7	0·0	....	27·8	11·5	32·3	45·7	2·0	4·5	14·0	13·7	7·8	5·7	4·3	1·3	53·3
Nouveau-Brunswick.																										
St. Jean	....	....	26	32	....	....	....	9	13	6	1	1	....	35	22	37	36	4	6	13	14	8	10	4	0	59
Rivière au Bar	....	....	....	39	....	....	....	....	....	....	3	5	....	45	13	30	41	3	7	18	18	6	11	18	6	87
Petersville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25	23	....	....	....	1	4	3	1	1	....
Moyenne au N.-B.	....	....	....	35·5	....	....	....	....	....	....	2·0	3·0	....	30·0	17·5	30·7	33·3	3·5	6·5	15·5	11·0	6·0	8·0	7·7	2·3	73·0
Nouvelle-Ecosse.																										
Wolfville	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33	18	27	....	1	1	7	9	4	7	2	0	31
Yarmouth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30	24	36	38	3	2	9	5	10	7	0	0	36
Halifax	....	....	31	25	....	....	....	9	11	11	2	1	....	31	26	29	38	1	2	7	10	7	7	3	1	38
Pictou	....	....	20	30	....	....	....	....	....	16	2	2	....	35	18	31	37	1	5	6	13	7	12	5	0	49
Sydney	....	....	28	39	....	....	....	15	13	17	1	4	....	54	26	37	42	1	4	17	17	6	9	12	0	66
Glace Bay	....	....	....	38	....	....	....	14	9	9	1	5	....	47	29	30	43	2	5	13	6	7	12	12	2	60
Guysborough	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41	....	....	....	....	....	....	....	....	....
King's College, Windsor	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	31	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Liverpool	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Windsor	....	....	30	25	....	....	....	2	11	7	....	2	....	35	13	28	34	3	4	2	14	5	6	3	1	38
Digby	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	3	9	8	10	5	3	1	41
Moyenne dans la N.-E	....	....	27·3	31·4	....	....	....	10·0	11·0	12·0	1·5	2·8	....	37·9	22·0	31·1	37·3	1·7	3·2	8·7	10·3	7·0	8·1	5·1	0·6	44·9

XVI.—**Hauteur Moyenne** en pouces de l'eau tombée dans les différentes provinces du Canada, depuis septembre 1869 jusqu'à août 1871, avec indication du nombre moyen de jours de pluie pendant la même période, la province d'Ontario étant divisée par districts.

—	1869.				1870.								1870.				1871.							
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
District O. et S.-O.	3·90	1·67	2·45	3·73	6·01	1·21	1·39	1·70	2·00	3·55	6·64	3·74	2·77	3·85	1·66	1·40	1·04	0·38	3·52	2·03	1·63	3·85	2·14	2·16
District N. et N. O.	2·74	2·36	0·77	0·91	1·03	0·19	0·18	2·02	1·85	3·74	6·12	2·66	3·19	4·90	0·99	0·60	0·56	0·08	1·89	2·20	1·31	2·29	1·14	1·54
District central	....	0·94	2·39	2·73	3·94	0·52	0·26	2·71	0·91	5·60	3·06	2·47	5·39	2·55	1·00	2·05	0·96	0·05	3·31	2·92	1·85	2·26	1·32	2·07
District N.-E. et E.	6·46	1·62	1·72	1·84	1·69	0·47	0·42	2·93	1·36	2·33	2·85	1·80	2·80	4·32	1·36	0·37	0·68	0·36	1·72	2·75	1·46	2·55	2·81	1·63
Ontario	4·37	1·65	1·83	2·30	3·17	0·60	0·56	2·34	1·53	3·80	4·67	2·67	3·51	3·91	1·25	1·11	0·81	0·22	2·61	2·47	1·56	2·74	1·90	1·85
Québec	3·50	5·12	0·33	0·50	0·64	0·31	0·06	0·67	1·54	1·90	4·29	2·79	2·25	4·15	2·34	0·42	1·10	0·17	2·36	2·56	1·21	1·79	5·83	3·27
Nouveau-Brunswick	....	....	....	....	....	....	....	4·15	1·62	2·90	2·96	2·70	2·79	6·41	5·43	1·08	1·64	1·58	1·67	3·35	2·94	3·46	2·97	3·76
Nouvelle-Ecosse	2·22	7·12	5·13	5·40	4·79	4·87	0·67	3·29	1·95	2·81	3·15	2·99	4·89	5·13	7·08	4·61	2·20	1·54	2·92	2·91	2·58	3·43	3·22	4·08

JOURS.

District O. et S.-O.	8·3	7·0	6·7	8·7	8·3	3·6	4·0	9·3	8·0	10·4	12·7	8·6	7·6	12·7	5·8	3·6	4·3	2·3	9·0	8·6	5·4	9·6	7·6	7·0
District N. et N.-O.	9·3	10·8	4·3	6·2	5·8	1·3	2·6	8·6	8·3	11·2	14·6	10·0	12·0	17·0	7·9	2·8	3·5	1·2	6·8	10·6	6·8	9·3	8·1	6·8
District central	....	9·0	8·5	7·7	7·5	1·2	1·0	7·5	6·5	13·3	11·0	12·0	10·7	12·0	4·7	4·3	3·6	1·0	6·2	11·7	6·1	10·1	6·7	6·7
District N.-E. et E.	7·0	7·5	4·5	5·3	5·0	1·5	2·5	8·0	6·8	9·2	11·4	11·0	8·2	15·0	4·7	2·4	3·0	1·6	8·2	11·2	9·4	9·8	11·2	9·4
Ontario	8·2	8·6	6·0	7·0	6·7	1·9	2·5	8·4	7·4	11·0	12·4	10·4	9·6	14·2	5·6	3·3	3·6	1·5	7·6	10·5	6·9	9·7	8·4	5·2
Québec	....	....	....	....	4·0	1·2	0·7	6·0	8·5	11·7	13·5	11·0	9·3	12·5	6·0	2·7	5·0	3·7	6·3	13·7	12·3	14·2	19·0	12·5
Nouveau-Brunswick	....	....	....	....	....	....	....	10·0	11·0	10·0	13·5	12·0	11·0	12·5	16·5	5·5	5·7	5·3	6·7	12·3	11·7	13·0	10·0	10·3
Nouvelle-Ecosse	....	....	....	....	12·0	8·7	5·3	13·0	9·3	9·7	9·8	11·6	8·7	12·9	16·3	9·1	7·4	5·4	7·6	10·9	12·7	12·4	12·0	13·4

XVII.—HAUTEUR MOYENNE de la pluis tombée par trimestre dans les différentes provinces, et hauteur moyenne de la neige tombée par mois et par année, avec indication du nombre moyen de jours où il a plu ou neigé.

—	Hauteur en pouces de la pluie tombée par trimestre.				Hauteur en pouces de la neige tombée.									Hauteur en pouces de la pluie tombée par trimestre.				Hauteur en pouces de la neige tombée.								
					1869.			1870.										1870.			1871.					
	Automne.	Hiver.	Printemps.	Eté.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.	Automne.	Hiver.	Printemps.	Eté.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Total.
District O. et S.-O.	8·02	11·38	5·13	14·84	4·7	19·2	4·7	23·0	9·5	33·2	S	0·0	93·6	8·44	3·04	7·25	8·11	0·2	11·1	21·4	10·2	12·5	5·5	S	0·0	62·4
District N. et N.-O.	6·76	2·16	3·95	12·51	4·8	29·3	13·0	34·9	22·3	42·6	0·0	0·0	136·9	9·09	1·23	5·41	5·04	0·1	13·8	31·8	30·4	21·6	14·1	0·5	S	113·6
District central	.....	6·82	3·88	11·13	....	7·6	7·5	22·1	17·3	72·0	0·1	0·0	.....	8·95	2·65	8·67	5·67	0·0	4·5	16·0	24·3	22·4	14·7	0·4	0·0	79·9
District N. et N.-E.	9·79	4·58	4·13	6·98	5·6	16·1	13·2	24·1	26·5	37·7	S	0·0	120·5	8·56	1·88	5·79	7·00	1·7	7·1	22·9	21·2	14·2	10·5	1·7	0·0	84·0
Ontario	8·19	6·23	4·27	11·36	5·0	18·1	9·6	26·0	18·9	46·4	S	0·0	118·6	8·70	2·20	6·78	6·45	0·5	9·1	23·0	21·5	17·7	11·2	0·7	S	85·0
Québec	8·94	1·75	2·11	8·98	4·2	18·2	22·7	29·5	22·1	9·8	3·4	0·0	112·1	8·77	1·80	6·14	10·89	2·8	3·7	21·5	26·5	11·2	13·7	3·6	S	74·2
Nouveau-Brunswick	.....	.....	....	8·57	....	.....	.....	.....	.....	.....	4·7	.....	.....	14·62	4·02	7·82	10·22	4·0	4·3	37·1	12·1	8·7	11·2	2·2	0·3	88·2
Nouvelle-Ecosse....	14·46	17·42	5·78	8·93	1·5	2·3	6·1	16·7	26·5	28·6	0·8	2·1	83·6	17·11	8·34	8·45	10·74	2·2	4·9	14·2	18·2	11·7	12·0	10·9	0·3	75·7

JOURS.

District O. et S.-O.	21·3	20·7	22·4	31·7	4·3	7·3	6·3	10·3	8·4	13·2	1·0	0·0	57·5	26·5	10·1	23·4	25·3	0·2	5·0	9·2	8·7	8·0	6·0	0·9	0·0	38·8
District N. et N.-O.	26·7	14·2	19·1	35·9	5·6	14·5	13·0	15·8	13·6	12·3	0·0	0·0	74·6	36·3	7·2	23·8	24·5	0·6	7·0	17·9	16·3	10·1	8·3	1·4	0·1	66·1
Central District....	.....	17·5	15·0	36·3	....	11·5	8·0	12·5	8·7	11·7	1·0	0·0	.....	27·3	9·3	22·2	24·1	0·3	3·7	8·7	12·8	10·2	8·4	1·2	0·0	43·3
District N. et N.-E.	19·0	11·7	20·2	31·6	5·5	10·3	9·2	10·5	15·0	7·5	0·7	0·0	58·7	27·3	7·0	26·8	30·4	1·8	6·0	13·2	15·2	8·8	6·6	1·4	0·6	52·3
Ontario	22·3	16·0	19·2	33·9	5·1	10·9	9·1	12·3	11·4	11·2	0·7	0·0	63·6	29·4	8·4	24·1	26·1	0·7	5·4	12·3	13·2	9·3	7·3	1·2	0·2	50·1
Québec	.....	.....	15·2	36·2	....	....	...	14·3	13·5	7·5	2·7	0·0	....	27·8	11·5	32·3	45·7	2·0	4·5	14·0	13·7	7·8	5·7	4·3	1·3	53·3
Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	35·5	....	....	....	....	....	....	2·0	3·0	.....	30·0	17·5	30·7	33·3	3·5	6·5	15·5	11·0	6·0	8·0	7·7	2·3	73·0
Nouvelle-Ecosse....	.....	.....	27·3	31·4	....	....	....	10·0	11·0	12·0	1·5	2·8	.....	37·9	22·0	31·1	37·3	1·7	3·2	8·7	10·3	7·0	8·1	5·1	0·6	44·9

XVIII.—Temperature Moyenne, avec indication des quantités de pluie ou de neige tombées pendant des périodes courtes ou incomplètes, à de nouvelles stations non comprises dans les tableaux précédents.

Station.	Température moyenne.			Quantité de pluie.			Quantité de neige.		
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Septembre.	Octobre.	Novembre.
Ontario.									
Brockville	......	......	27·1	......	......	1·21	......	......	9·3
Perth	......	41·2	24·1	......	......	1·16	......	......	......
Québec.									
Ferme Bonner	......	......	......	......	5·37	......	......	3·0	......
Murray Bay	......	......	......	3·30	4·16	0·40	......	3·3	8·9
Richmond	......	44·2	25·4	......	4·41	0·20	......	......	7·5
Danville	......	......	......	......	......	0·64	......	......	7·3
Couvents de									
Chicoutimi	......	......	......	3·10	3·81	......	......	......	......
Rivière du Loup	......	......	......	2·64	4·67	......	......	1·0	......
Charlesbourg	......	......	......	2·34	6·09	......	......	S	......
Carleton, (Baie des Chaleurs)	......	......	......	......	2·57	......	......	0·1	6·8
St. Nicolas (Québec)	......	......	......	......	......	0·14*	......	......	......
Nouvelle-Ecosse.									
Seaforth	......	......	......	3·27	3·34	......	......	......	......
Woodlands	......	......	......	4·86	4·41	......	......	......	......
Cap Nord	......	......	......	3·24	3·27	......	......	......	......
Nouveau-Brunswick.									
Dorchester	......	......	......	......	......	3·95	......	......	4·2
Phares.									
Cap des Rosiers	48·7	39·2	27·9	2·18	0·70	......	......	......	......
Pointe Clark	55·7	50·0	31·7	2·37	3·49	2·84	......	......	17·6
Manitoba.									
Winnipeg	......	39·4	12·2	......	0·95	0·15	......	0·3	11·5

* Les observations ont été commencées le 12 novembre.

APPENDICE No. 14.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE MONTREAL POUR L'ANNÉE 1871.

A l'Honorable PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour votre information, un compte-rendu des opérations de cet Observatoire pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Un rapport, nécessairement succinct, a été envoyé chaque année au gouverneur en conseil; mais comme le département de la marine et des pêcheries est, à proprement parler, chargé d'encourager les progrès et les recherches scientifiques, il est convenable qu'il lui soit présenté un rapport plus étendu et plus détaillé.

Du temps. La *lunette méridienne,* qui est l'instrument le plus sûr à employer pour obtenir le vrai *temps moyen,* est celui dont on fait usage. Elle se relie, au moyen du télégraphe électrique, avec le *circuit du télégraphe d'alarme*; avec le sémaphore, (*Time Ball,*) et avec *l'appareil qui transmet le temps à Ottawa.*

Le circuit du télégraphe d'alarme est lié à l'Observatoire par un fil établi aux frais de la cité de Montréal, lequel s'étend à l'hôtel de ville; et à 7 a. m., à midi, et à 6 p. m., les cloches d'alarme sonnent un coup, pour la commodité des boutiques et des manufactures de la ville. Le temps est donné par l'Observatoire tous les jours (les dimanches exceptés).

Le sémaphore (*Time Ball*) fut érigé par les commissaires du havre sur le faîte d'une haute construction sur le quai, en vue des navires dans le port. Le soin de hisser la boule à la tête du mât, quinze minutes avant midi, est confié à l'Observatoire. On fait tomber de l'Observatoire cette boule à midi précis, temps moyen de Montréal, tous les jours durant la saison de la navigation, pour l'usage des navires sur le port.

Temps d'Ottawa.—A la demande de l'hon. Maître-Général des Postes, le temps moyen local est donné, tous les jours, à Ottawa, pour l'usage des bureaux du gouvernement; on le fait connaître par un coup de canon. La communication entre l'Observatoire et Ottawa se fait par la ligne du télégraphe de Montréal, qui est mise en correspondance avec l'Observatoire quelques minutes avant l'heure.

A ce sujet, je puis dire ici que, depuis plusieurs années, un grand nombre de navires envoient à l'Observatoire leurs chronomètres arrêtés pour les faire remonter et régler. L'année dernière (1870), trente-trois de ces chronomètres furent réglés (gratuitement). La plupart ne marchaient plus, parce que les capitaines ayant quitté leurs navires à Québec pour se rendre en bateaux à vapeur, à Montréal, où ils les avaient devancés de quelques jours, avaient fermé, avant leur départ leurs cabines à la clef, de sorte que les officiers chargés de la conduite des navires s'étaient trouvés dans l'impossibilité de remonter ces chronomètres.

Cela a occasionné un notable surcroît d'ouvrage pendant l'année.

L'année dernière, le nombre n'en a pas été aussi grand, mais il forme encore un surcroît considérable de travail pendant l'été; et, s'il n'y a pas de changement, il devra être fourni un local plus commode et mieux disposé pour ce service.

Les observations ordinaires tri-quotidiennes sur la pression atmosphérique, la température, l'humidité, le vent, la pluie, la neige, l'ozone, les aurores boréales et les phénomènes météorologiques ordinaires, ont été ponctuellement faites et enregistrées, et des rapports en ont été transmis au professeur Kingston, de l'Observatoire Magnétique à Toronto, en sa qualité de surintendant du département météorologique de la Puissance, pour être résumés et compilés.

Qu'on me permette de féliciter ici le département de la marine et des pêcheries, de s'être assuré les services du professeur Kingston, qui, par son éminente habileté et ses connaissances étendues, est très-propre à faire avancer la science météorologique et à réaliser les vues larges

et libérales du gouvernement pour la diffusion d'une science qui peut être si utile à la santé des individus, et au développement de l'agriculture, du commerce et de la richesse des nations.

Les observations magnétiques ont été continuées comme par le passé, mais, faute de l'assistance convenable, elles n'ont pu être aussi complètes qu'on l'eût désiré et que l'eût voulu l'importance de l'œuvre.

Les instruments magnétiques étant très-portatifs, on devrait déterminer prochainement, avec exactitude les éléments magnétiques de quelques-uns des points les plus importants du fleuve St. Laurent. Ce travail pourrait se faire en toute saison, mais il nécessiterait l'emploi de deux aides.

Son utilité est évidente, vu les améliorations projetées, sur le fleuve St. Laurent, l'opportunité d'en creuser le chenal et de le baliser convenablement ; c'est pourquoi j'ai cru devoir en parler ici et faire connaître que l'observatoire possède les instruments et les appareils nécessaires pour accomplir ce travail si désirable.

TABLEAU No. 1.

Années.	Première neige de l'automne, en quantités relativement inappréciables.	Première neige de l'automne, en quantités appréciables.	Hauteur en pouces.	Première gelée de l'automne.	Date de la première descente du thermomètre à 32° Faht.	Dernière neige du printemps.	Date de la dernière descente du thermomètre à 32° Faht.	Entrée définitive de l'hiver.	Date de la débâcle du St. Laurent devant Montréal.
1849....	Nov. 27...	Déc. 1er.	2.00..	Oct. 5...	Oct. 6...	Avl. 13...	Avl. 18...	Déc. 10...	Avril 7
1850....	,, 17...	Nov. 18...	2·14..	,, 14...	,, 14...	,, 14...	,, 20...	,, 7...	,, 9
1851....	Oct. 25...	,, 15...	1·50..	,, 2...	,, 16...	,, 8...	,, 14...	Nov. 21...	,, 9
1852....	,, 17...	,, 11...	1·20..	Sept. 17 ..	Sept. 29..	,, 16...	,, 24...	Déc. 18...	,, 19
1853....	,, 24...	Oct. 24...	2·00..	,, 12...	,, 30...	,, 14...	Mai 1er.	,, 17...	,, 24
1854....	,, 15...	Nov. 17...	1·10..	,, 11...	,, 11...	,, 30...	,, 7...	,, 4...	,, 25
1855....	,, 24...	,, 17...	2·74..	Août 9...	,, 29...	,, 11...	,, 10...	,, 23...	,, 28
1856....	Nov. 1er.	,, 25...	1·30..	,, 26...	Oct. 4...	Mai 31...	,, 6...	Nov. 29...	,, 24
1857....	Oct. 20...	,, 16...	2·01..	Sept. 7...	Sept. 30..	Avl. 27...	,, 14...	Déc. 21...	,, 18
1858....	Nov. 4...	,, 13...	3·25..	Août 25...	Oct. 23...	,, 22...	,, 14...	,, 20...	,, 9
1859....	Oct. 20...	Oct. 21...	2·30..	Oct. 7...	,, 8...	,, 23...	Avl. 27...	,, 10...	,, 4
1860....	Sept. 29 ..	,, 15...	1·10..	Sept. 3...	Sept. 29..	Mai 20...	,, 20...	,, 2...	,, 10
1861....	Oct. 23...	Nov. 3...	0·32..	,, 5...	Oct. 21...	Avl. 17...	,, 4...	,, 21...	,, 24
1862....	Nov. 10.	,, 26...	1·84..	Août 24...	,, 10...	Mai 7...	Avl. 27...	,, 19...	,, 23
1863....	,, 11...	,, 26...	1·94..	Oct. 24...	,, 27...	,, 2...	,, 21...	,, 9...	,, 25
1864....	Oct. 8...	,, 5..	3·10..	Sept. 26..	,, 29...	Avl. 18...	,, 5...	,, 12...	,, 13
1865....	,, 28...	Oct. 29...	0·66..	Oct. 21...	,, 23...	,, 20...	,, 19...	,, 22...	,, 10
1866....	,, 4...	,, 6...	0·80..	Sept. 16..	Sept. 24..	Mai 3...	Mai 2...	,, 16...	,, 19
1867....	Nov. 5...	Nov. 14...	1·60..	,, 23...	Nov. 3...	,, 2...	,, 4...	,, 1er.	,, 22
1868....	Oct. 17...	Oct. 21...	4·92..	Oct. 4...	Oct. 17...	Avl. 23...	,, 1er.	,, 7...	,, 17
1869....	Sept. 27 ..	,, 25...	6·47..	Sept. 28..	,, 20...	Mai 3...	Avl. 29...	,, 4...	,, 23
1870....	Oct. 29...	Nov. 20...	2·60..	,, 6...	,, 26...	Avl. 5...	,, 5...	,, 19...	,, 18
1871....	,, 18...	,, 22...	0·92..	,, 8...	,, 18...	Mar. 27...	,, 13...	Nov. 29...	,, 8

Le tableau ci-dessus, compilé et continué jusqu'à l'année 1871, fait voir la climatologie de Montréal et de ses environs.

La première colonne indique la suite des années depuis 1849 jusqu'à 1871, inclusivement, période de 23 ans. La seconde indique la date de la première chute de neige, en automne, si légère qu'elle ait été. Cette quantité, règle générale, n'excède pas l'épaisseur d'un quart de pouce sur le sol, et disparaît invariablement au bout de fort peu de temps, et souvent au bout de quelques minutes seulement. La troisième colonne donne la date et la quatrième, l'épaisseur en pouces des premières chutes de neige plus fortes. Ces neiges-ci disparaissent rarement tout-à-fait, et durent, dans les lieux abrités, et sur les collines et les montagnes. Les dates portées dans les cinquième et sixième colonnes sont celles de la première gelée d'automne, et de la première descente du thermomètre à 32° Faht. Ces dates peuvent paraître anomales, vu que la descente du thermomètre à 32° F., (point de congélation) ne

coïncide pas toujours avec la première gelée d'automne. Cette différence est due à plusieurs causes, telles que la radiation terrestre, la quantité de nuages, la direction et la vitesse du vent et l'humidité de l'atmosphère. L'effet de la gelée d'automne se voit généralement sur les feuilles et les fleurs des plantes, et, quoique dans quelque cas, le thermomètre ait marqué 32° F, la gelée n'a pas porté atteinte à la végétation d'une manière sensible, en conséquence de quelques-unes des causes ci-dessus. La septième colonne donne la date de la dernière chute de neige, sans mentionner la quantité, qui est quelquefois très-minime. La huitième colonne indique les dates où le thermomètre s'est arrêté à 32° F. pour la dernière fois, au printemps, et indique très-approximativement la date de la dernière gelée ; mais comme la végétation est encore peu développée au printemps, les effets sur les fleurs et les plantes ne sont pas si sensibles qu'à l'automne, quoique occasionnellement, les gelées tardives aient causé de grands dommages aux arbres fruitiers et aux végétaux hâtifs. La neuvième colonne présente la date de l'entrée définitive de l'hiver, le sol étant alors gelé à une certaine profondeur, et pouvant être couvert d'une certaine épaisseur de neige. Les fossés sont alors remplis par les dernières pluies de l'automne et glacés, de même que les petites rivières ; des voitures chargées traversent sur cette glace, et les travaux dans les champs sont suspendus. La dixième et dernière colonne donne la date de la débâcle du fleuve devant la cité. L'arrivée de vapeurs et petits bateaux à voiles a lieu peu après—quelquefois le même jour.

Ce tableau peut être considéré comme important aux points de vue de nos intérêts maritimes, du commerce, de la sûreté des navires qui viennent de ports étrangers, et aussi de la navigation sur nos rivières et nos canaux, en ce qu'il indique l'époque où nos navires de mer peuvent avec sûreté se mettre en route, et celle où notre navigation intérieure doit cesser. La moyenne dans ces 23 années montre qu'il n'est pas très-sûr pour les navires de quitter le port de Montréal après le 23 novembre, et celui de Québec après le 25.

Le tableau No. 2 est compilé sur les annotations de l'observatoire, et a pour but de montrer les différents éléments météorologiques notés en 1871, savoir : la pression atmosphérique, la température, le vent, les pluies, la neige et la quantité de nuages, et forme un résumé des phénomènes les plus importants de notre climat.

Tableau No. 2.

1871—Mois.	Baromètre a 32° Fahrenheit, en pouces.				Température, Fahrenheit.												Vent.		Pluie.		Neige.		Nuages.
									Maximum absolu.		Minimum. absolu.		Jour le pluschaud du mois.		Jour le plus froid du mois.								
	Moyenne mensuelle.	Maximum.	Minimum.	Différence mensuelle des extrêmes.	Moyenne mensuelle.	Maximum moyen.	Minimum moyen.	Différence mensuelle des extrêmes.	Degré.	Date.	Degré.	Date.	Date.	Température moyenne.	Date.	Température moyenne.	Direction dominante.	Moyenne en milles par heure.	Nombre de jours.	Hauteur exprimée en pouces.	Nombre de jours.	Hauteur exprimée en pouces.	Etendue en 10mes.
					°	°	°	°	°		°			°		°		°		°		°	°
Janvier	30·157	30·985	29·475	1·510	11·04	17·48	2·22	66·9	40·1	13...	—26·8	24...	13...	36·2	24...	—12·9	N.E.	4·82	5	0·427	12	16·53	0·4
Février	29·882	30·549	29·050	1·499	18·70	27·02	9·03	74·2	46·2	25...	—28·0	5...	25...	37·8	5...	—13·7	O.	5.77	5	0·509	10	8·36	0·3
Mars	29·950	30·422	29·424	0·998	35·25	43·43	28·09	44·6	61·6	9...	17·0	4...	9...	50·0	2...	23·8	O.	2·86	8	3·059	4	13·49	0·4
Avril	29·712	30·346	29·451	0·895	44·41	52·64	57·45	30·9	68·0	7...	27·1	1...	7...	52·4	1...	37·3	O.	5·04	13	3·085	....	.....	0·5
Mai	29·937	30·261	29·460	0·801	58·59	70·38	51·19	57·9	94·3	21...	36·4	2...	21...	79·3	2...	47·4	N.E.	6·59	10	1·570	....	.....	0·3
Juin	29·875	30·149	29·402	0·747	67·52	74·81	59·08	54·1	92·2	4...	48·1	30...	4...	75·5	13...	53·0	O.	1·84	13	1·298	....	.....	0·3
Juillet	29·770	30·267	29·501	0·766	70·58	85·10	65·73	39·9	95·0	13...	54·1	3...	13...	81·7	22...	59·6	O.	1·84	18	7·144	....	.....	0·4
Août	29·976	30·301	29·642	0·659	70·67	79·48	63·30	32·9	89·6	7...	56·7	19...	11...	77·3	20...	59·6	O.	4·55	11	3·066	....	.....	0·3
Septembre	30·068	30·386	29·500	0·886	57·0	70·25	51·26	52·6	91·0	6...	38·4	21...	6...	76·1	21...	46·8	O.	4·34	7	1·253	....	.....	0·3
Octobre	29·781	30·504	29·463	1·041	50·5	57·30	45·10	53·3	83·0	10...	29·7	21..	10...	67·6	21...	42·1	O.	4·07	10	3·014	1	0·16	0·6
Novembre	29·936	30·456	29·382	1·074	31·6	38·20	26·11	58·9	52·3	17...	— 6·6	30...	16...	37·9	30...	1·9	O.	3·84	6	1·669	8	9·20	0·6
Décembre	29·885	30·462	29·132	1·330	18·5	22·66	12·41	68·9	46·0	3...	—22·9	21...	3...	22·6	21...	—12·5	O.	4·84	3	0·413	21	26·79	0·7

Le 15 juillet dernier (1871), cet observatoire a été mis en correspondance avec le "*Bureau des Signaux du département de la guerre des Etats-Unis,*" *pour l'avantage du commerce ;* des stations météorologiques ont été établies sur la partie nord du continent américain, depuis la côte du Pacifique jusqu'à celle de l'Atlantique, et du golfe du Mexique aux frontières des Etats-Unis.

Ce fut le premier observatoire en correspondance en Canada, et le seul en dehors du territoire des Etats-Unis.

L'introduction et le succès complet de ce système marque dans le progrès de la météorologie une ère nouvelle, depuis si longtemps désirée et si ardemment attendue par la plupart des observateurs de météorologie. L'avantage d'avoir des observations simultanées sur une étendue de terre aussi grande que ce continent, et leur transmission immédiate, sont de la plus grande importance, et l'ancienne méthode des rapports mensuels ou hebdomadaires doit en grande partie disparaître devant le progrès du temps et les exigences de la vie actuelle ; le succès de la nouvelle méthode dans la prévision des orages et la pronostication des changements de temps a été pleinement mis en lumière par l'application du systeme que ce département a adopté, et qui doit encore, le 1er janvier 1872, recevoir des modification utiles et avantageuses par la transmission de bulletins tri-quotidiens.

Son utilité pratique, en ce qui concerne nos intérêts maritimes, commerciaux et agricoles, a été parfaitement démontrée, et il est à espérer que les observateurs particuliers, nous mettront en état de transmettre des observations plus étendues au bureau des signaux à Washington.

A 7.30 a. m., 3.30 p. m. et 11.30 p. m., *temps moyen de Washington*, soixante-dix observateurs environ prennent note au même instant de leurs observations sur les divers éléments météorologiques; ces heures, il va sans dire, sont ensuite réduites au temps local de chaque endroit.

Ces résultats sont transmis aussitôt que possible par le télégraphe au bureau central à Washington; ils sont examinés et dressés par tableaux, d'où l'on déduit les *probabilités ;* et des télégrammes de retour sont envoyés immédiatement à toutes les stations qui ont fourni des rapports, et à autant d'autres qu'il peut être nécessaire pour l'information des observateurs individuels. Des sémaphores et des signaux de tempête sont placés sur les rivages des lacs et à d'autres endroits pour l'utilité des marins.

Ce service de l'observatoire a nécessité bien des travaux et des dépenses extraordinaires, mais on en sera amplement récompensé par la création d'un chaînon qu'on aura ajouté à la grande chaîne de communication, qui, avant longtemps, fera le tour du globe.

Un compte détaillé des dépenses sera fourni au département, à la fin de l'année, 30 juin 1872.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES SMALLWOOD, M.D., L.L.D., D.C.S.,
Directeur.

Observatoire de Montréal,
1er janvier, 1872.

APPENDICE No. 15.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN, 1871.

OBSERVATOIRE, 12 août 1871,

MONSIEUR,—En soumettant mon rapport annuel pour l'année finie le 30 juin 1871, je dois faire connaître que le "time ball" a signalé l'heure, excepté les dimanches, et un jour du mois de novembre, que la boule se trouva collée au mât par la gelée. Cette adhérence de la boule au mât peut être empêchée par un changement à l'appareil, et les navires pourront avoir le temps de Greenwich jusqu'à la fin de la navigation.

Ayant à me trouver chaque jour à deux endroits distants l'un de l'autre de deux milles, je perds en allées et venues un temps qui pourrait être plus utilement employé.

En conséquence, j'insisterai fortement auprès du chef de mon département, sur la nécessité d'ériger un observatoire dans la situation si favorable qu'offre la ferme Bonner, pour que l'astronome chargé de calculer et d'indiquer le temps, de prendre note et faire le résumé des observations météorologiques d'une station de première classe en correspondance avec le professeur Kingston, ainsi que de se livrer aux observations astronomiques et aux travaux de la photographie céleste, puisse accomplir ces services avec efficacité. Il convient de rappeler que l'expédition canadienne qui se rendit dans l'Iowa sous ma direction en 1869 pour observer l'éclipse, avait pris quatre images négatives du soleil pendant la durée du phénomène, et que je les ai soumises à M. De la Rue pour qu'il les communiquât à la Société royale d'astronomie, dont je suis membre agrégé.

Je n'hésite pas à dire que l'expédition canadienne a été traitée d'une façon tout à fait injuste, car dans la revue mensuelle de la Société Astronomique du mois de février 1871, nous lisons une longue description du grand succès obtenu par les astronomes américains, et l'article se termine comme suit : " Le commandant Ashe a pris quatre images photographiques " de la totalité de l'éclipse, à Jefferson-Town, avec un équatorial de huit pouces, les images " ayant été prises au foyer principal de l'instrument. Ces images, quoique ne possédant pas " la netteté des photographies américaines, confirment ce qui a déjà été dit quant à l'identité " des formes conservées par les protubérances et les entités à contours vagues.

" Malheureusement dans les photographies 3 et 4, il est évident qu'il y a eu déran- " gement du télescope pendant l'exposition des plaques sensibles." Quand bien même deux sur les quatre images seraient manquées, cela ne serait pas matière à discrédit, car on obtient rarement un succès plus grand ; mais que les photographies les plus précieuses qui aient jamais été prises d'une éclipse, soient considérées comme manquées, voilà ce qui me paraît incroyable.

Sur les photopraghies en question (Nos. 3 et 4), on peut voir une double enveloppe lumineuse concentrique, outre une stratification sur les protubérances : et comme rien de tel ne s'est encore vu dans les photographies américaines les plus admirées et n'a encore jamais été signalé dans aucune autre éclipse, M. De LaRue en a inféré, fort peu scientifiquement, que le télescope du commandant Ashe a dû subir quelque mouvement irrégulier.

Il ne restait plus qu'à attendre, et dès que j'eus appris que Lord Lindsay et son parti avaient réussi à prendre des photographies de l'éclipse de 1870 à Cadix, je lui écrivis pour lui faire les questions suivantes :

1o. Voyez-vous dans vos photographies quelque stratification sur les proéminences ?

2o. Y a-t-il quelques bandes concentriques de lumière près du limbe du soleil ?

3o. Y a-t-il quelque échancrure au-dessous des protubérances ?

4o. Quelques-unes de vos protubérances ont-elles l'apparence d'être soufflées sur un côté ?

Voici les réponses que je reçus :

47, BROOK STREET, Londres, O.

CHER MONSIEUR,—Je vous suis très-reconnaissant de la bonté que vous avez eue de m'envoyer une copie des photographies canadiennes de l'éclipse.

Elles sont vraiment très-intéressantes. Je vais tâcher de répondre à vos questions.

1o. Je ne puis voir dans mes images négatives aucun indice de stratification verticale, bien qu'il puisse y avoir des strates horizontales.

2o. Sur mon image négative No 4., j'ai trois gradations distinctement marquées, comme dans le croquis ci-joint, mais je n'y trouve aucun rayon transversal.

3o. Sur toutes les proéminences il y a des échancrures. Plus la proéminence est prononcée, plus forte est l'échancrure.

4o. Une seule de mes proéminences semble un peu soufflée ; les autres paraissent assez fermes, mais j'ai observé le fait dans les observations spectroscopiques.

Aussitôt que j'aurai de bons transparents, je vous en enverrai une série, si vous voulez bien l'accepter.

Croyez moi bien
Très-sincèrement vôtre,
LINDSAY.

Au CAPITAINE ASHE, Québec.

Voici donc un témoignage non équivoque que l'expédition canadienne a la première enregistré des phénomènes encore inconnus ; et le fait que la correspondance a été imprimée, empêchera toujours que le Canada soit privé de l'honneur d'avoir fait ces importantes découvertes.

Sachant que Lord Lindsay était en état de juger du mérite des photographies célestes, je lui ai envoyé des images négatives en grand de notre éclipse, avec une image négative du soleil.

J'en prends une ou plusieurs chaque jour, quand la chose est possible. Voici l'obligeante réponse que j'ai reçue.

47, BROOK STREET, LONDRES, O.

MON CHER MONSIEUR—Je vous suis très-obligé de votre lettre, et des images négatives, excessivement intéressantes de l'éclipse, que vous avez eu la bonté de m'envoyer pour que j'en fisse l'examen. Elle sont des plus intéressantes. J'espère dans quelques jours pouvoir vous envoyer un paquet de mes image de l'éclipse.

Votre négatif du soleil est un des plus beaux que j'aie vus, à l'exception de celui de Rutherford. Il efface complètement tous ceux de l'observatoire de Kew, que j'ai vus.

Je me vois forcé de m'arrêter ici pour ne pas manquer la malle.

Croyez-moi,
Bien sincèrement vôtre,
(Signé) LINDSAY.

CAPITAINE ASHE, M. R., Québec.

J'espère que tout Canadien se sentira fier en voyant son pays occuper une position aussi éminente dans l'art de la photographie céleste, cet auxiliaire si précieux de l'astronomie, et je suis persuadé que si j'avais les moyens de profiter de notre magnifique climat d'hiver à l'atmosphère si pur, Québec ne pourrait être surpassé dans cet art.

Comme l'observatoire de Kew m'a demandé à agir en coopération avec lui, on comprend de quelle importance il serait de construire un observatoire, pour que je puisse me conformer à ce désir.

Je suis maintenant occupé à résumer les observations des taches du soleil faites durant trois ans, afin de pouvoir déterminer d'une manière très-exacte la durée de sa rotation sur son axe.

Mon attention se porte sur la mobilité des taches du soleil, vu que M. Carrington et d'autres astronomes disent que les taches près de l'équateur du soleil donnent une plus courte période de révolution que celles d'une latitude plus élevée, en conséquence d'un déplacement sur l'équateur (*equatorial drift*).

Il y a quatre ans, lorsque j'eus mon excellent équatorial, tous les astronomes en Europe et en Amérique s'accordaient à dire que les taches du soleil étaient des déchirements de l'enveloppe lumineuse, et que le noyau de la tache était le corps opaque du soleil, apparu à travers cette enveloppe ; mais quand j'examinai la surface du soleil avec mon télescope de huit pouces d'ouverture, je pus me convaincre que les taches n'étaient pas dues à des déchirements, mais à des matières flottantes sur le disque, et après des études très-attentives, je suis en état de prouver que ce ne sont pas des déchirements.

Je pense qu'en deçà de Mercure, il y a une zone d'astéroïdes, qui sont entraînés en dehors de leurs orbites en passant à leur périhélie. Ces petits corps se fondent alors et se répandent, les scories formant la pénombre, et le métal le noyau, qui se fond et se brise en morceaux : ainsi s'expliquent tous les phénomènes observés.

Si ma théorie est exacte, il n'y aura aucune difficulté à fixer les époques de la fréquence maxima des taches.

Au moment où j'écris ce rapport, Vénus et Mercure sont en conjonction inférieure ; en conséquence Mercure, Vénus et la Terre tendent à attirer ces astéroïdes en dehors de leurs orbites, et aujourd'hui, je ne vois pas moins de treize taches sur le soleil et un plus grand nombre encore en formation. Plusieurs savants éminents ont avancé qu'il y a un rapport entre les périodes de la fréquence des taches et les perturbations magnétiques. Aucun pays au monde n'est mieux situé que le Canada pour la constatation de l'existence de ce rapport. L'observatoire magnétique de Toronto étant plus près du pôle magnétique que tout autre, et le climat de Québec plus convenable pour la photographie céleste, cette très-importante question pourrait être décidée par le professeur Kingston et moi de la manière la plus satisfaisante.

Les observations météorologiques ont été communiquées au professeur Kingston.

Je joins ici un état de la dépense de l'établissement pendant l'année fiscale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. D. Ashe,

Directeur de l'observatoire de Québec.

Salaire du directeur..	$1,346 64
do de l'assistant..	491 40
do d'un journalier..	80 00
Retenue pour fonds de retraite..	56 04
Matériaux photographiques, papeterie, timbres-postes, frais d'express, réparations à la maison, etc..	425 92
	$2,400 00

E. D. Ashe.

APPENDICE No. 16.

RAPPORT DU PREPOSÉ DE L'ENGAGEMENNT DES MATELOTS A QUÉBEC.

QUEBEC, 12 décembre 1871.

Monsieur,—Je ne puis faire de rapport comme préposé de l'engagement des matelots pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1871, parce que je ne possède aucun registre des droits reçus pendant la saison de navigation de 1870.

Je suis entré en fonctions le 22 avril 1871, et de ce jour-là au 30 juin 1871, les recettes se sont élevées à $371.60. Sur cette somme, j'ai payé par ordre $100 à M, Parker, assistant du préposé de l'engagement, les dites cent piastres étant pour solde de son salaire jusqu'au 30 juin 1871.

Je mets sous ce pli un état numérique (A) des engagements faits du 22 avril au 30 juin 1871 inclusivement, et un état numérique (B) des engagements du 1er juillet au 28 novembre 1871 inclusivement. Il est fait aussi mention dans ces états du nombre des navires qui n'ont pas payé de droits :—navires neufs et navires de construction coloniale.

La recette totale des droits pendant la saison de navigation de la présente année 1871, à venir au 28 novembre, a été de $1,881.35, suivant l'état ci-joint marqué C.

Le nombre des matelots naufragés qui ont été congédiés au bureau jusqu'à ce jour est de 118. Naturellement il n'a pas été exigé de droits pour eux. Samedi dernier, j'envoyai à l'hôpital cinq hommes de l'équipage de " l'Aurélie. " Lundi, trois en sont sortis, les deux autres y sont restés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

R. H. RUSSELL,
Préposé de l'engagement et chef de la police fluviale.

A l'honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ETAT (A) indiquant le nombre de navires qui ont recouru au ministère du bureau de l'engagement, le nombre de matelots engagés, le produit des droits, et le nombre de navires qui n'ont pas payé de droits, du 22 avril 1871 au 30 juin 1871, inclusivement.

Navires britanniques	61
do coloniaux	16
do neufs	7
do étrangers	4
Total	88
Total des engagements	437
A déduire de ce nombre les équipages des navires enregistrés à Québec, ainsi que les matelots qui, après s'être engagés, ont manqué de s'embarquer et dont les remplaçants ont été engagés sans nouveaux droits	147
Total des engagements pour lesquels les droits ont été payés	290

Droits reçus pour 290 matelots engagés à $1 par tête..........	$290.00
do do 87 matelots congédiés................	43.10
do do 77 certificats, 50 cts. pour chacun..........	38.50
Total des recettes..................	$371.60

Bâtiments qui n'ont pas payé de droits :—

Coloniaux..................	16
Neufs..................	7
	23

ETAT (B.) indiquant le nombre des navires qui ont recouru au ministère du bureau de l'engagement, le nombre de matelots engagés, le produits des droits, et le nombre des navires qui n'ont pas payé de droits, du 1er juillet 1871 au 28 novembre 1871, inclusivement.

Navires britanniques..................	205
do coloniaux..................	95
do neufs..................	2
Total..................	302
Total des engagements..................	1,567
A déduire de ce nombre les équipages des navires enregistrés à Québec, ainsi que les matelots qui, après s'être engagés, ont manqué de s'embarquer et dont les remplaçants ont été engagés sans nouveaux droits..................	365
Total des engagements pour lesquels les droits ont été payés..........	1,202

Droits reçus pour 1202 matelots engagés à $1 par tête..........	$1,202 00
do do 379 matelots congédiés..................	184 25
do do 247 certificats à 50 cts. pour chacun	123 50
Total des recettes..................	$1,509 75

Bâtiments qui n'ont pas payé de droits :—

Coloniaux..................	95
Neufs..................	2
	97

ETAT (C) des droits perçus, des sommes déposées à la banque, et des dépenses faites, du 22 avril 1871 au 28 novembre 1871.

			$ cts.	$ cts.
Recettes du 22 avril 1871 au 30 juin 1871, inclusivement, suivant état (A.).....			371 60	
" du 1er juillet 1871 au 28 novembre 1871, inclusivement, suivant état (B.)			1,509 75	
				1,881 35
		$ cts.		
17 juin......	Déposé à la Banque de Montréal....................	300 00		
10 juillet....	Do do	142 00		
1er août. ...	Do do	100 00		
21 "	Do do	126 00		
11 septembre	Do do	200 00		
2 octobre ...	Do do	154 00		
27 "	Do do	174 00		
7 novembre.	Do do	241 00		
13 " ...	Do do	150 00		
27 " ...	Do do	93 41		
	Total des dépôts à la Banque..........................		1,680 41	
28 juin......	Payé à M. Parker, assist. du préposé de l'eng., p. ordre	100 00		
9 août.......	Payé à M. Foote, fournitures de bureau	39 60		
6 novembre.	Payé pour une corde de bois de chauffage	5 30		
	Total des dépenses		144 90	
	Balance entre les mains du préposé de l'engagement..		56 04	
				1,881 35

APPENDICE No. 17.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ DE L'ENGAGEMENT DU PORT DE ST. JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1871.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT, ST. JEAN, N.-B., 30 octobre 1871.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un état des recettes et des dépenses du bureau de l'engagement des matelots au port de Saint-Jean, N.-B., pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

Le nombre des engagements faits durant l'année fiscale a été de 4,471, et présente une augmentation de 451 sur celui de l'année d'auparavant, qui avait été de 4,020.

Les matelots n'ont pas manqué; on n'a fait venir que quatre équipages de Boston depuis le printemps. Cela est dû au taux élevé des gages pour le voyage en Europe; le taux moyen a été de $55 00; il était de $45 l'année précédente. Les gages mensuels ont augmenté à proportion.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALLAN MCLEAN,
Préposé de l'engagement.

A l'honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ETAT des recettes et des dépenses du bureau de l'engagement au port de St. Jean, N.-B., pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

RECETTES.					$ cts.
Droits d'engagement, etc.,	583	hommes	en juillet	1870	291 50
Do	338	do	août	do	169 00
Do	387	do	sept.	do	193 50
Do	373	do	octobre	do	186 50
Do	430	do	nov.	do	215 00
Do	407	do	déc.	do	203 50
Do	196	do	jan.	1871	98 00
Do	188	do	fév.	do	94 00
Do	313	do	mars	do	156 50
Do	276	do	avril	do	138 00
Do	440	do	mai	do	220 00
Do	540	do	juin	do	270 00
	4,471				$2,235 50

DÉPENSES.	
Assistant et dépenses casuelles	1,256 70
Revenu net	$978 80

ALLAN MCLEAN,
Préposé de l'engagement.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT, ST. JEAN, N.-B.,
30 octobre 1871.

APPENDICE No. 18.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour votre information, le rapport annuel du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, pour l'année qui a pris fin le 31 décembre 1871.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

P. A. SCOTT,
Capitaine dans la Marine Royale, Président.

Hon. P. MITCHELL,
Ministre de la marine et des pêcheries.

L'acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires, 33 Vic., chap. XVII, est en vigueur depuis le 27 février dernier.

Le 7 mars, il plut à son excellence le gouverneur-général en conseil, sur votre recommandation, de me nommer président du bureau; et je reçus avis à cette occasion que les nominations suivantes avaient été faites en vertu de l'acte :—

Le Cap. J. D. Armstrong, de Québec, était nommé examinateur au port de Québec.

Le Cap. Joseph Prichard, de Saint Jean, N.-B., examinateur au port de Saint-Jean.

Ayant reçu mes instructions, je me rendis à Saint-Jean, N.-B., pour faire l'examen des postulants qui pourraient se présenter.

Le 18 avril, le capitaine W. D. Cronk, de Saint-Jean, N.-B., passa à l'examen et obtint son certificat; il était nommé examinateur à ce port. Il ne se présenta pas d'autre candidat à l'examen.

Le 20 juin, le capitaine Geo. A. McKenzie, d'Halifax, N.-E., fut examiné par le capitaine Joseph Prichard et par moi, fit preuve des qualités voulues et reçut son certificat. Il était nommé examinateur au port d'Halifax.

Il ne se présenta pas, ce jour-là, d'aspirants au certificat de capacité; et ce ne fut que le 7 août, que le bureau tint de nouveau séance au port de Saint-Jean, N.,-B. Voici les résultats des examens qu'il fit alors :—

Cinq capitaines obtinrent leurs certificats;

Un second obtint le sien;

Deux candidats pour le certificat de capitaine manquèrent en art nautique.

Les examens qui se firent ensuite à Saint-Jean, le 14 et le 15 septembre, eurent les résultats suivants :—

Quatre capitaines obtinrent leurs certificats;

Deux seconds obtinrent les leurs;

Deux candidats pour le certificat de capitaine manquèrent en art nautique.

Aux examens, ouverts à St. Jean le 18 et le 19 octobre :—

Sept capitaines obtinrent leurs certificats;

Trois seconds obtinrent les leurs;

Deux candidats pour le certificat de capitaine et un pour celui de second manquèrent en art nautique.

Le 28 octobre, le capitaine John Taylor, d'Halifax, N.-E., fut examiné par le capitaine G. A. McKenzie et par moi, fit preuve de qualités voulues et reçut son certificat. Il était nommé examinateur à ce port.

L'examen eut lieu ensuite à St. Jean, N.-B., le 20 et le 21 novembre.

Six capitaines obtinrent leurs certificats ;

Trois seconds obtinrent les leurs ;

Un candidat pour le certificat de capitaine manqua en art nautique.

En conformité d'instructions venant de vous, portant que j'eusse à me rendre au port de Québec pour constater si les examinateurs que vous aviez nommés possédaient les conditions d'aptitude, je m'y transportai avec le capitaine Cronk, de Saint-Jean, que j'avais été prendre ; et le 27 octobre nous examinâmes le commandant E. D. Ashe, M. R., et le capitaine Anselme Marmen, commandant le steamer *Druid* du gouvernement ; ils firent preuve des qualités voulues, et reçurent leurs certificats.

Le bureau tint encore séance au port de Québec, le 28 et le 29 ; mais personne ne se présenta devant lui.

Enfin, les derniers examens se sont faits à Saint-Jean, N.-B., le 14 et le 15 décembre, et ont eu les résultats suivants :—

Six capitaines ont obtenu leurs certificats ;

Un candidat pour le même certificat a manqué en art nautique.

En résumé, vingt-huit candidats pour le grade de capitaine et neuf pour celui de second, ont reçu leurs certificats dans le cours de la présente année.

Le prochain examen aura lieu au port d'Halifax, le 10 du mois de janvier, et on s'attend qu'il s'y présentera des asprirants au certificat de capacité.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. A. Scott,

Capitaine dans la Marine Royale,

Président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds.

APPENDICE No. 19.

RAPPORT DU PRESIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR,
BUREAU DU PRÉSIDENT,
TORONTO, janvier 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, mon compte-rendu des actes du bureau pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
SAML. RISLEY,
Président du bureau de l'inspection des bateaux.

WM. SMITH, écuyer,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Il a été tenu pendant l'année aux endroits ci-dessous des réunions du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur, formées de deux membres et du président, nombre qui suffit pour qu'il y ait quorum :

St. Jean, N.-B., 2, 3, 4 et 5 octobre.
Frédéricton, " 6 et 7 octobre.
Pictou, N.-E., 10 et 11 "
Halifax, " 12 et 13 "
Québec, province de Québec, 22, 23 et 24 novembre.
Montréal, " 25, 27, 28 et 29 novembre.
Ottawa, " d'Ontario, 1er et 2 décembre.
Kingston, " " 5, 6 et 7 "
Toronto, " " 8, 9 et 11 "
Windsor, " " 13, 14 et 15 "
Hamilton, " " 18 et 19 "
Ste. Catherine, " 20, 21, 22 et 23 "

Ont été délivrés pendant l'année 625 certificats de mécaniciens—124 de plus qu'en 1870.

Le tableau suivant représente ce nombre avec les différents grades :—

Mécaniciens de 1ère classe	46
" 2me "	116
" 3me "	121
Aides-mécaniciens de 1ère classe	146
" " 2me "	122
" " 3me "	74

Sur les 625 certificats, 165 ont été donnés à la suite d'examens et 460 en renouvellement.

La réunion annuelle du bureau, ordonnée par l'article 3 de l'acte de l'inspection des bateaux à vapeur, s'est tenue à Montréal, le 17 novembre. Tous les inspecteurs étaient présents. Voici les règles approuvées à cette réunion par le bureau, et les suggestions qu'il a communiquées au département pour qu'elles fussent soumises à l'assentiment du gouverneur-général en conseil.

1. Le président informera le département qu'il est désirable que les règles 2 et 3 adoptées à la dernière réunion annuelle du bureau à Ottawa soient approuvées par le gouverneur en conseil, afin d'être appliquées.

2. Les enquêtes faites sur la cause de l'explosion de la chaudière du steamer *Westfield*, à New-York, explosion qui a fait périr un grand nombre de personnes, ont démontré combien il importe de pouvoir vérifier la justesse de l'éprouvette employée pour l'épreuve des chaudières. Le bureau demande en conséquence au département de pourvoir chaque inspecteur d'une éprouvette-type et d'une pompe d'épreuve à indicateur pour vérifier la justesse de l'éprouvette.

3. Comme l'inspection des bateaux à vapeur dure nécessairement toute la saison de la navigation, il est entendu que le certificat d'inspection sera valable un an à compter de sa date, à moins qu'il ne soit révoqué pour quelque cause suffisante. La présente résolution ne porte pas atteinte à l'article 49 de l'acte de l'inspection des bateaux à vapeur, qui dispose que le mot " année " signifiera " l'année de calendrier commençant le 1er janvier et finissant le 31 décembre," ce qui s'applique aux capitaines ou propriétaires de bateaux, obligés par l'acte de faire inspecter leurs bateaux dans le cours de l'année de calendrier.

4. Les mécaniciens, lorsqu'ils quitteront un bateau à vapeur sur lequel ils auront eu la conduite de la machine, et aussi à la fermeture de la navigation, chaque année, seront tenus de faire rapport par écrit de l'état de la machine, des chaudières, des pompes à incendie et des tuyaux de pompes. Il sera envoyé une copie du rapport au propriétaire du bateau, et à l'inspecteur local du district où le bateau aura été inspecté en dernier lieu, ou sera mis en désarmement, et l'original restera en la possession du mécanicien. Tout mécanicien, en prenant la conduite de la machine d'un bateau à vapeur, demandera à voir le dit rapport au propriétaire ou au capitaine du bateau, et si ce rapport ne lui est pas représenté ou se trouve inexact, il en donnera aussitôt avis à l'inspecteur le plus proche. Lorsqu'un mécanicien aura manqué de se conformer à la présente résolution, son certificat, par ordre du président, sera révoqué.

5. Le bureau adopte la table des forces en chevaux-vapeur de Bourne, pour l'estimation de la force des machines de bateaux à vapeur.

6. A l'avenir, pour établir la force des tuyaux soumis à la pression extérieure, les inspecteurs prendront pour maximum le tiers de la pression permise pour la chaudière par le paragraphe 2 de l'article 7 de l'acte de l'inspection des bateaux à vapeur; et tout tuyau ayant plus de seize pouces de diamètre, devra être fait de tôle d'au moins un quart de pouce d'épaisseur. Les intervalles entre les étais dans les cheminées à vapeur (mesurés à l'intérieur) ne devront pas être de plus du double de la surface de la paroi plane de la chaudière.

7. Comme le public est d'opinion, et que des accidents arrivés récemment à des machines de bateaux à vapeur aux Etats-Unis, ont prouvé que les matériaux et la structure perdent plus ou moins de leur force et de leur solidité par l'usage ou avec le temps; et comme les inspecteurs n'ont aucun moyen de s'assurer de la qualité ou de la force des feuilles de tôle dont on fabrique les chaudières en Canada, non plus que des détériorations qu'amènent l'usage ou la vétusté, le bureau prie le département de le pourvoir d'instruments convenables pour éprouver la tôle à chaudière, afin que la clause de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, article 7, paragraphe 2, ordonnant que toute chaudière de bateaux à vapeur sera " faite du meilleur fer affiné," soit observée.

8. A l'avenir les inspecteurs seront chargés de faire exécuter strictement la clause de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, article 7, paragraphe 6, qui dispose que " aucune chaudière, après la passation de cet acte, ne devra être faite de tôle qui ne sera pas marquée ou frappée du nom du fabricant," et qu'il " ne sera pas accordé de certificat pour une chaudière faite en entier ou en partie de tôle ne portant pas une telle marque."

Le bureau demande que le département fasse imprimer les résolutions ci-dessus en anglais et en français, sous forme de circulaire, à 200 exemplaires anglais et 100 français, pour les distribuer aux importateurs de fer et aux fabricants de chaudières.

Le bureau soumet la résolution suivante en amendement de l'acte sur la navigation. Il pense que les accidents, tel que celui qui, l'année dernière, causa la perte totale du steamer *City of Quebec* dans le fleuve St. Laurent, et les risques d'abordage si fréquents en pleine eau aussi bien qu'en chenal étroit, pourraient être entièrement évités si l'on adoptait les signaux indiqués dans cette résolution.

9. Vu les nombreux accidents qui arrivent par suite de méprises relativement au côté que les steamers, se rencontrant de nuit, veulent prendre; et vu qu'il est reconnu que l'usage du sifflet à vapeur suivant certaines règles établies empêche la confusion dans les manœuvres,

et augmente la sécurité, le bureau a l'honneur de recommander au département d'ajouter à l'acte sur la navigation la règle suivante, empruntée aux us maritimes des Etats-Unis.

Lorsque deux steamers s'approcheront l'un de l'autre, le signal de passage sera un coup du sifflet à vapeur pour avertir de se tenir à droite, et deux coups de sifflet pour avertir de se tenir à gauche. Ce signal devra être fait par les steamers, de jour comme de nuit, au moment où ils arriveront à la distance de mille verges l'un de l'autre ; et si le signal n'est pas fait ou s'il n'y est pas répondu au moment où les steamers seront à cette distance, il faudra arrêter les machines des deux bateaux. Le doute ou la crainte de méprise relativement à ces signaux, devront être exprimés par plusieurs petits coups de sifflet rapides et successifs, lorsqu'il sera possible de répéter le signal.

10. Le 14 mai dernier, la chaudière du steamer *Fawn* fit explosion à Montréal. Le président contesta la justesse du rapport de M. l'inspecteur Fessenden à propos de la cause de l'accident, et montra que les feuilles de tôle de la cheminée à vapeur, ou s'était produite la fracture, étaient trop faibles et les étais trop espacés pour la pression permise.

Afin d'empêcher que pareille chose ne se répète, le bureau renvoie les inspecteurs à la sixième résolution ci-dessus, relative à la force de résistance que doivent posséder les tuyaux intérieurs ; à l'avenir ils se guideront d'après cette résolution.

11. Le bureau engage les propriétaires de bateaux à vapeur à faire usage de bons indicateurs d'alarme du bas niveau d'eau, destinés à prévenir du danger qui résulte du manque d'eau dans la chaudière. L'indicateur Kimball a été essayé et trouvé très-satisfaisant ; le bureau le recommande en conséquence pour les bateaux.

Ci-joints sont des états pour les différentes divisions d'inspection du Canada, indiquant les noms des bateaux à vapeur inspectés pendant l'année expirée le 31 décembre 1871, les noms des ports de l'inspection, les noms des percepteurs de douane, les dates des inspections, les tonnages effectifs et enregistrés, les droits de tonnage et d'inspection et les dates des paiements de ces droits.

Ces états présentent un total de 438 navires à vapeur, jaugeant 45,210 tonneaux enregistrés ; les états de 1870 donnaient 404 navires à vapeur, et un tonnage enregistré de 42,595 tonneaux.

Ontario-Ouest et lacs Huron et Supérieur	119	nav.-à-v.,	12,833	ton.
Ontario-Est	64	"	6,033	"
Montréal	84	"	7,115	"
Trois-Rivières	41	"	5,146	"
Québec	65	"	5,385	"
Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse	65	"	8,698	"
Totaux	438	"	45,210	"

Voici comment se décompose cette marine à vapeur :

Steamers à passagers	127
" " fret	87
Remorqueurs à vapeur	194
Steamers à roues	236
" propulseurs	78
Remorqueurs à hélice	124

Au présent rapport sont aussi annexés des états numériques des navires à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année 1871, dans lesquels sont désignés la classe de ces navires et la force de leurs machines, la matière, soit bois ou fer, dont ils sont faits, leurs tonnages effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits, et les services auxquels ils sont affectés ; et un état numérique des navires à vapeur qui se sont perdus, ou qui ont été démolis ou désarmés pour cause d'innavigabilité en Canada pendant la dite année 1871, avec indication de leurs classe et de la force de leurs machines, de la matière, soit bois ou fer, dont ils étaient ou sont faits, de leurs tonnages effectif et enregistré, et des lieux et causes des siinstres.

Voici le détail des accidents arrivés pendant l'année à des navires à vapeur dans les différentes divisions, et qui n'ont pas eu de conséquences graves pour ces navires.

Division d'Ontario-Ouest et des lacs Huron et Supérieur.

Le *Dominion*, propulseur à vapeur, étant au large du Ducks-Light, lac Ontario, brisa, le 27 août, le boulon de serrage dans la tête de sa bielle, et par suite endommagea beaucoup sa machine. Il fut forcé de relâcher en remorque à Kingston pour réparer l'avarie.

Division d'Ontario Est.

24 mai. Le steamer *H. A. Calvin*, étant à la remorque de barges vis-à-vis de Farren's-Point, brisa l'axe de la fourche de son balancier, et alla se mettre à quai pour réparer l'avarie.

15 juillet. Au moment où le propulseur *Magnet* entrait dans l'écluse de la côte Saint-Paul, canal de Lachine, son hélice s'embarrassa et sa machine ne put plus être manœuvrée ; il donna contre la jetée et coula bas dans l'écluse ; sa coque fut ensuite condamnée.

7 septembre. Le steamer *Norfolk*, brisa son axe coudé.

17 octobre. Le steamer à passagers *John Greenway* brûla au quai à Picton. Perte totale. On suppose que le feu prit par accident.

District de Montréal.

14 mai. Pendant que le remorqueur à vapeur *Fawn* remontait le courant Ste. Marie, à Montréal, avec des barges à la remorque, sa cheminée à vapeur s'abattit.

13 octobre. Le propulseur *Scotia*, en descendant, heurta les roches dans le lac St. Paul, près de Lachine, et coula bas en dedans de la jetée, au canal de Lachine. Accident attribué à l'abaissement des eaux de la rivière.

District de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

20 octobre. Le steamer *Rothesay*, en se rendant à Frédéricton, brisa la tête de tige de sa machine ; rupture causée par un défaut dans le fer.

18 mai. Le steamer *May Queen*, en s'en venant du Grand Lac, brisa l'arbre moteur de sa machine à tribord. Cet arbre, qui était de fonte, a été remplacé par un de fer forgé.

Le bureau n'a eu avis d'aucun accident arrivé dans la division des Trois-Rivières.

SAML. RISLEY,
Président du bureau de l'inspection des bat.-à-vapeur.

QUÉBEC, 23 janvier 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de rendre compte des accidents éprouvés par des navires à vapeur dans la division de Québec.

Le 26 avril, le steamer à passagers *Lotbinière*, pendant qu'il était en armement à Lotbinière, dans son quartier d'hiver, fut détruit par le feu. L'incendie a eu pour cause du brai qu'on faisait chauffer dans la cuisine.

En juin, comme le remorqueur *Reindeer* entrait dans le port de Montréal, le feu prit à bord ; le bateau fut entraîné à la remorque en aval et échoué à terre.

Au mois d'août, le remorqueur *Manitoba*, étant à quai à Montréal, chauffa sans qu'il y eut de l'eau dans la chaudière, et brûla sa fournaise. Pour cette faute, le bureau a suspendu le mécanicien de ses fonctions.

Le 22 septembre, le bâtiment à vapeur *Secret* étant amarré à quai pour la nuit à Newcastle, le feu prit dans la chambre des garçons ; mais on l'éteignit avant qu'il eût fait beaucoup de dommages.

Le 22 juillet, le bateau de marché *Tiger* descendait de Ste.-Famille, lorsque son sifflet à vapeur fit explosion ; une femme fut si effrayée, paraît-il, par l'explosion, qu'elle se jeta par-dessus bord dans le fleuve, où elle fut engloutie.

Le 12 octobre, le steamer à passagers *Québec*, en tournant la Pointe Beauport, prit par erreur les lumières de Beauport pour celles de la ville, et donna, en dedans du quai de la Pointe à Carcy, sur un banc de sable. Pas d'avarie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.
Votre très-obéissant serviteur,

JOS. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

No. 1.—Liste des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Ouest et du lac Supérieur, pendant l'année exp. le 31 déc. 1871.

Noms des bâtiments.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Droits d'inspection.	Date des paiements.	Totaux.	Remarques.
						$ cts.	$		$ cts.	
Alex. Watson	Windsor	Benson	Mars 24	109	64	10 90	8	Mars 24	18 90	A hél. ; à pass. ; Détroit et Wallaceburg
Acadia	Hamilton	Kittson	Avril 4	331	302	33 10	8	Avril 5	41 10	Propulseur ; Montréal et Chicago.
James Norris	Port Dalhousie	Lamb	„ 4	47	....	4 70	5	„ 4	9 70	Remorqueur employé sur port.
Young Lion	„	„	„ 4	54	....	5 40	5	„ 4	10 40	„ „
Minnie Parsons	„	„	„ 4	45	22	4 50	5	„ 4	9 50	„ „
East	„	„	„ 4	347	218	34 70	8	„ 6	42 70	Propulseur, Montréal et Chicago.
America	Ste. Catherine	„	„ 5	331	302	33 10	8	„ 5	41 10	„ „
Dominion	„	„	„ 5	352	285	35 20	8	„ 5	43 20	„ „
Europe	„	„	„ 6	370	307	37 00	8	„ 5	45 00	„ „
Shickluna	„	„	„ 6	362	295	36 20	8	„ 8	44 20	„ „
Bristol	Hamilton	Kittson	„ 7	340	277	34 00	8	„ 6	42 00	„ „
Dromedary	„	„	„ 8	219	174	21 90	5	„ 5	26 90	„ „
Ontario	„	„	„ 8	35	24	3 50	5	„ 7	8 50	Traversier et remorqueur de port.
Dominion	Chatham	Pennefather	„ 12	178	117	17 80	8	„ 12	25 80	A hél. ; à pass. ; Chatham et Détroit.
J. R. Cross	„	„	„ 13	91	77	9 10	5	„ 12	14 10	Barge à hélice, Chatham et Détroit.
Bella Taylor	„	„	„ 13	38	17	3 80	5	„ 13	8 80	Remorqueur employé sur port.
P. E. McKerral	„	„	„ 12	116	71	11 60	5	Mai 28	16 60	A hél. ; à march. ; Chatham et p. du lac.
Manitoba	„	„	„ 14	81	69	8 10	5	Avril 13	13 10	A hél ; barge emp. pour le trans. du bois
Mary Ward	„	„	„ 15	345	336	34 80	8	„ 13	42 50	Propulseur, Chatham et Montréal.
W. P. Sprague	Port Rowan	Bennett	„ 19	119	90	11 90	5	„ 29	16 90	Remorqueur employé sur lac.
Agnes McMahon	Port Dalhousie	Lamb	„ 4	63	54	6 30	5	„ 4	11 30	„ „ port.
Herald	Goderich	D. Doty	N'a pas été insp.	102	102	10 20	8	Juin 4	18 20	A hélice, Goderich et ports du lac.
J. C. Doty	„	„	„	17	17	1 70	5	„ 4	6 70	Remorqueur employé sur port.
Indian	Hamilton	Kittson	Avril 21	452	307	45 20	8	Avril 17	53 20	Propulseur, Montréal et Chicago.
Osprey	„	„	„ 21	375	199	37 50	8	„ 10	45 50	A r. lat. ; à fret ; Montréal et Hamilton
Metamora	Port Dalhousie	Lamb	„ 22	239	151	23 90	8	„ 22	31 90	Remorqueur employé sur lac.
Enterprise	„	„	„ 22	564	494	56 40	8	„ 24	64 40	Propulseur ; chemin de fer de Welland.
Windsor	Windsor	Benson	„ 26	61	50	6 10	5	„ 12	11 10	„ sur fleuve ; à fret.
Great Western	„	„	„ 27	1,252	712	125 20	8	Mai 4	133 20	Trav. des chars, ch. de fer Grand Occ.
Union	„	„	„ 27	1,190	999	119 00	8	„ 4	127 00	Traversier ; à passagers ; „
John S. Noyes	„	„	„ 28	34	22	3 40	5	Avril 10	8 40	Remorqueur sur fleuve.
City of Toronto	Toronto	Smith	Mai 4	403	225	40 30	8	Mai 10	48 30	A pas. ; à r. lat. ; Toronto et Lewiston.
Chicora	Collingwood	„	„ 5	415	372	41 50	8	„ 1er	49 50	„ „ Collingwood et lac Supérieur.
Argyle	Hamilton	Kittson	„ 8	121	82	12 10	8	„ 4	20 10	„ „ Hamilton et Dundas.
Ida Burton	Barrie	Smith	„ 16	54	20	5 48	5	Juin 1er	10 48	„ „ lac Simcoe.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Ouest et du lac Supérieur, etc.—*Suite.*

Noms des bâtiments.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.		Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Droits d'inspection.	Date des paiements.		Totaux.	Remarques.
							$ cts.	$			$ cts.	
Deane	Gravenhurst	Smith	Mai	16	7	7	0 70	5	Juni	1er	5 70	A passagers ; à hélice : Muskoka.
Wenonah	Gravenhurst	,,	,,	17	62	60	6 20	5	,,	1er	11 20	,, à roues latérales ; lac.
Fred. Hotchkiss.	Collingwood	,,	,,	19	15	7½	1 50	5	Avril	11	6 50	Remorq. employ. sur port, Collingwood.
Wales	,,	,,	,,	20	188	96	18 80	5	,,	11	23 80	Remorqueur employé sur le lac.
Waubuno	,,	,,	,,	20	146	167	14 60	8	,,	28	22 60	A pas. ; à roues latér ; baie Georgienne.
Transit	Hamilton	Kittson	,,	22	82	53	8 20	5	Mai	31	13 20	,, ,, traversier, Hamilton.
L. N. G.	Port Robinson	Lamb	,,	24	16	7	1 60	5	,,	20	6 60	Rem. emp. sur le canal, Port Robinson.
William Ross	,,	,,	,,	24	11	8	1 10	5	,,	20	6 10	,, ,,
Minerva	,,	,,	,,	24	28	28	2 80	5	Sept.	20	7 80	,, ,,
Ada Carter	,,	,,	,,	25	25	15	2 50	5	Avril	8	7 50	,, ,,
T. R. Secord	,,	,,	,,	25	14	10	1 40	5	Mai	23	6 40	,, ,,
Norseman	Port Hope	Whitehead	,,	31	295	74	29 50	8	Mars	23	37 50	A pas. ; à r. ; Port Hope et Rochester.
Annie Reid	,,	,,	Juin	1er	42	28	4 20	5	Mai	2	9 20	Remorq. employé sur port, Port Hope.
Kincardine	Port Dalhousie	Lamb	,,	2	176	176	17 60	8	Sept.	..	25 60	A hélice ; à fret ; Goderich et Montréal.
Lady Franklin	Toronto	Smith	Avril	10	32	19	3 20	5	Juin	6	8 20	Remorq. employé sur port, Toronto.
Bouquet	,,	,,	Juin	6	191	157	19 10	8	Mai	3	27 10	A pass. ; trav. à roues latér. . Toronto.
Princess of Wales	,,	,,	Mai	1er	94	58	9 40	5	Avril	8	14 40	,, ,, ,,
Emily May	Belle Ewart	,,	Juin	13	181	104	18 10	8	Mai	27	26 10	A pass. ; à roues latér. ; lac Simcoe.
Emily Dunham	,,	,,	,,	13	32	32	3 20	5	,,	23	8 20	" " traver. ; lac Simcoe.
Victoria	,,	,,	,,	13	94	83	9 40	5	Sept.	..	11 40	Remorq. de trains de bois, lac Simcoe.
Careilla	Orillia	,,	,,	14	29	19	2 90	5	Juin	1er	7 90	A hélice ; à passagers ; lac Simcoe.
Nipissing	Gravenhurst	,,	,,	15	94	50	9 40	5	,,	1er	14 40	A pass. ; à roues latér. ; lac Muskoka.
Commodore	Lindsay	Whitehead	,,	19	109	95	10 90	8	Avril	18	18 90	" et à fret ; lac Scugog.
Champion	,,	,,	,,	21	82	73	8 20	5	,,	18	13 20	,, ,,
Ogenah	,,	,,	,,	21	102	75	10 25	8	Juin	13	18 25	,, ,,
Victoria	,,	,,	,,	21	94	83	9 40	5	Mars	21	14 40	,, ,,
Novelty	,,	,,	,,	21	67	57	6 70	5	Juin	21	11 70	,, ,,
Anglo Saxon	,,	,,	,,	20	47	39	4 70	5	Mai	19	9 70	,, ,,
Ontario	,,	,,	,,	22	38	21	3 80	5	,,	10	8 84	,, ,,
Samson	,,	,,	,,	22	30	30	3 00	5	,,	..	8 00	,, ,,
Ranger	,,	,,	,,	22	53	40	5 30	5	Avril	18	10 30	,, ,,
Mary Ellen	,,	,,	,,	22	31	13	3 10	5	Mars	21	8 10	A fret ; à roues latér. ; lac Scugog.
City of London	Port Stanley	Hemphill	,,	26	334	307	33 40	8	Avril	8	41 40	Propulseur, Port Stanley et Montréal.
Adelaide Horton	Goderich	Doty	,,	29	91	55	9 10	5	Juin	29	14 10	" Goderich et Montréal.
S. R. Norcross	,,	,,	,,	29	22	.....	2 20	5	,,	10	7 20	Remorq. employé sur port, Goderich.
William Seymour	,,	,,	,,	29	77	46	7 70	5	,,	5	12 70	A pass. ; à hélice ; Goderich et Sarnia.

Minnie Battle	Ste. Catherine	Clark	,, 29	25	14	2 50	5	Avril 5	7 50	Remorqueur sur le canal Welland.
Lady Ida	Port Hope	Whitehead	Non inspecté.	18	18	1 80	5	Juin 5	6 80	Rivière ; à roues ; passagers et fret.
Norfolk	Port Rowan	Bennett		43	43	4 30	5	,, 5	9 30	,, ,,
Cayagh	Amherstburg	Anderson		33	33	3 30	5	Mars 5	8 30	Remorqr. empl. sur port, Amherstburg.
Niagara	Cobourg	Perry		6	6	0 60	5	Sept. 5	5 60	,, ,, Cobourg.
City of Montreal	Chatham	Pennefather	Juillet 12	300	300	30 00	8	,, 5	38 00	Propulseur, Montréal et Chicago.
Rescue	Collingwood	Watson	,, 15	12	12	1 20	5	Avril 10	6 20	Bateau pêcheur à hélice.
Okoura	Owen Sound	Stephens	,, 17	37	10	3 70	5	Juillet 8	8 70	A hélice ; à p. et fret, baie Georgienne.
*Frances Smith	,,	,,	,, 17	462	109	46 20	8	Mai 31	54 20	A pass. ; à roues ; Collingwood et Owen Sound.
Algoma	Collingwood	Watson	,, 19	757	623	62 30	8	,, 3	71 30	A passager ; à roues ; lac Supérieur.
George Watson	,,	,,	,, 21	28	28	2 80	5	Avril 10	7 80	Rem. emp. sur port et pour moulin.
Clara M. Carter	Port Colbourne	W. A. Booth	,, 27	29	23	2 90	5	Juin 23	7 90	,, ,, Port Colborne.
Silvester Neelan	,,	,,	,, 27	46	28	4 60	5	,, 23	9 60	,, ,, ,,
Jessie	,,	,,	,, 27	115	67	11 50	5	Sept. 10	16 50	,, ,, ,,
Lilly Kerr	Collingwood	T. E. Smith	,, ..	58	26	5 80	5	Mai 1er	10 80	,, ,, Collingwood.
Florence	Sarnia	Verner	Août 2	108	73	10 80	8	Août 2	18 80	Trav. à hélice, Sarnia, ch. de fer G. Oc.
T. C. Clark	,,	,,	,, 3	174	83	17 71	8	,, 3	25 71	Pass. à hélice, Sarnia et Wallaceburg.
W. S. Spicer	,,	,,	,, 3	356	239	35 60	8	,, 1er	43 60	Trav. à roues, Sarnia, ch. de fer G. O.
St. Clair	,,	,,	,, 3	36	16	3 64	5	,, 1er	8 64	Remorqueur empl. sur port. Rondeau.
J. Holt	,,	,,	,, 4	70	45	7 00	5	Juin 24	12 00	Remorqueur de rivière, Wallaceburg.
Philo Bennet	Wallaceburg	Fraser	,, 4	7	7	0 70	5	Août 4	5 70	,, ,, ,,
Beaver	,,	,,	,, 5	52	52	5 20	5	,, 3	10 20	,, ,, ,,
Hero	,,	,,	,, 5	38	38	3 80	5	,, 5	8 80	,, ,, ,,
Alexander Jones	,,	,,	,, 5	22	22	2 20	5	,, 2	7 20	,, ,, ,,
River King	,,	,,	,, ..	52	34	5 20	5	,, 2	10 20	,, ,, ,,
Reindeer	,,	,,	,, ..	35	35	3 50	5	,, 2	8 50	,, ,, ,,
E. L. Stoddard	,,	,,	,, 6	12	12	1 20	5	,, 2	6 20	,, ,, ,,
Manitoba	Port Robinson	Clark	,, 11	338	300	33 80	8	....	41 80	Ster. à roues ; à pass. ; lac Supérieur.
Champion	Owen Sound	Stevens	,, 22	51	34	5 10	5	Juillet 18	10 10	Ster. à hél., Owen Sound et p. de la baie.
Minnie Hall	Byng Inlet	Smith	,, 24	47	47	4 70	5	Mai 1er	9 70	Remorqueur sur port, Byng Inlet.
Mettie Grew	Waubausheno	,,	,, 24	30	30	3 00	5	,, 1er	8 00	,, ,, Warbanshine.
Beaver	Wallaceburg	Fraser	,, 29	44	17	4 40	5	Juillet 5	9 40	Remorqueur de rivière, Wallaceburg.
Sea Gull	Sarnia	Verner	Sept. 4	51	51	5 10	5	Juin 24	10 10	Traversier à hélice, Sarnia.
Bob Hackett	Amherstburg	Anderson	,, 6	72	52	7 20	5	Avril 20	12 20	Ster. à hélice, à passagers, Windsor.
Silver Spray	Chatham	Pennefather	,, 13	173	142	17 30	8	Sept. 13	25 30	Ster. à roues, Chatham et Détroit.
Cumberland	Chippawa		,, 23	750	229	75 00	8	,, 13	83 00	Ster. à roues, à passagers, lac Supérieur.
Scotia	Ste. Catherine	Clark	Août 17	371	300	37 10	8	Août 17	45 10	Propulseur, Montréal et Chicago.
Aln	Rice Lake	Perry	Oct. 31	35	35	3 50	5	Juin 30	8 50	Remorqueur à hélice, lac Rice.
Otonabee	,,	,,	,, 31	84	46	8 40	5	,, 30	13 40	Ster. à roues, à fret, lac Rice.
Forest City	,,	,,	,, ..	79	79	7 90	5	,, 30	12 90	,, ,,
Dover	Dunnville	W. A. McCrae	Nov. 8	54	40	5 40	5	Oct. 6	10 40	Remorq. à roues, de rivière. Dunnville.
W. T. Robb	,,	,,	,, 9	188	114	18 80	5	,, ..	23 80	Remorqueur à hélice, Dunnville.
Mary Ann	,,	,,	,, 9	69	53	6 90	5	,, ..	11 90	,, ,, ,,
Coral	Windsor	C. Fraser	,, 14	93	93	9 30	5	,, ..	14 30	Remor. à hélice, à fret, Wallaceburg.
Simcoe	Belle Ewart	J. Smith	,, 14	26	26	2 60	5	Mai 27	7 60	Ster. à hélice, lac Simcoe.
Advance	,,	,,	Non inspecté.		....	......	...	....	......	
Prince Alfred	,,	,,			....	......	...	....	......	Remorqueur à hélice, lac Simcoe.
Samuel Lewis	Owen Sound	W. A. Stephens	,, ,,	115	115	11 50	5	....	16 50	Ster. à hélice, baie Georgienne.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Est, pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Nom des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements	Totaux.	Désignation des bateaux à vapeur.
						$ cts.	$		$ cts.	
Hiram Calvin	Ile Desjardins	W. B. Simpson	Mars 13	309	163	30 90	5	Mars 9	35 90	Remorqueur à roues, lac Ontario et fleuve St. Laurent.
Robert Anglin	Kingston	,,	,, 30	105	68	10 50	5	Avril 6	15 50	Remorqueur à hélice, à fret; canal Rideau et fleuve St. Laurent.
Watertown	,,	,,	Avril 1er	154	103	15 40	8	Mars 22	23 40	Traversier à roues, à passagers, Kingston et cap Vincent.
Rochester	,,	,,	,, 3	232	126	23 20	8	Avril 6	31 20	Str. à r., à pass., b. de Quinté et Kingston
America	Ile des Jardins	,,	,, 5	221	109	22 10	5	Mars 9	27 10	Remorqueur à roues, lac St. Louis.
City of Hamilton	,,	,,	,, 5	224	120	22 40	5	,, 9	27 40	Rem. à roues, b. de Quinté et Montréal.
Highlander	,,	,,	,, 5	300	182	30 00	5	,, 9	35 00	Remorqueur à roues, à fret, lac Ontario et Québec.
J. A. Macdonald	,,	,,	,, 5	268	119	26 80	5	,, 9	31 80	
Wellington	,,	,,	,, 8	400	221	40 00	5	,, 9	45 00	Hamilton et Québec.
William	,,	,,	,, 8	267	109	26 70	5	,, 9	31 70	
St. Lawrence	Portsmouth	,,	,, 12	243	107	24 40	5	April 12	29 40	Str. à hélice, à fret, lacs d'en haut et Montréal.
Hercules	Ile Desjardins	,,	,, 12	470	331	47 00	5	Mars 9	52 00	Remorq. à roues, à fret, Hamilton et Québec.
Kingston	Kingston	,,	,, 14	344	201	34 40	8	Avril 17	42 40	Str. à roues, à p., Hamilton et Montréal
Passport	,,	,,	,, 14	346	162	34 60	8	,, 17	42 60	,, ,,
St. Helen	Picton	John P. Roblin	,, 15	269	119	26 90	8	,, 17	39 90	Str. à r., à p., baie de Quinté et Montréal.
Rose	Kingston	W. B. Simpson	,, 15	121	93	12 10	5	,, 20	17 10	Remorq. à hélice, à fret, canal Rideau et fleuve St. Laurent.
Glide	,,	,,	,, 17	60	20	6 10	5	,, 19	11 10	Rem. à hélice. Kingston et Montréal.
Quail	Picton	John P. Roblin	,, 25	34	25	3 40	5	,, 26	8 40	Str. à roues, à pass. baie de Quinté.
Swan	Kingston	W. B. Simpson	Avril 25	35	29	3 60	5	Avril 25	8 60	Remorq. à hélice à fret, canal Rideau et rivière Ottawa.
Watchman	,,	,,	,, 25	13	....	1 30	5	,, 24	6 30	Remorq. à hélice, canal Rideau et fleuve St. Laurent.
John Bright	Brockville	Hiram Carman	,, 29	29	13	3 00	5	Nov. 9 '70	8 00	Rem. à hélice, Kingston et Montréal...
Prince Alfred	Kingston	W. B. Simpson	,, 29	19	10	2 00	5	Mai 1er '71	7 00	Traversier à hélice, Collingwood et Coldwater.
Frances	,,	,,	Mai 8	36		3 70	5	Mai 8	8 70	Remorqueur à hélice, Kingston et Whitehall.
Prince Edward	Bellevill	Anthony Dixon	,, 9	72	26	7 20	5	Mars 23	12 20	Traversier à roues, Belleville et Prince Edouard.

Ellen Jeffers....	,, ...	,,	,,	9	33	14	3 30	5	Mai	9	8 30	Remorq. à hélice, baie de Quinté.
John Greenway.	Picton..........	John P. Roblin.	,,	10	37	28	3 70	5	Avril	13	8 70	Steamer à roues, à passagers.
Perry	Kingston	W. B. Simpson.	,,	13	34	29	3 40	5	Mai	12	8 40	Remorq. à hélice ; route non connue.
Simon Davies...	,, ...	,,	,,	13	24	17	2 40	5	Avril	17	7 40	A hélice, à fret, Kingston et ports d'Ontario.
Nile............	,, ...	,,	,,	15	89	59	8 90	5	,,	20	13 90	Remorqueur à hélice, à fret, canal Rideau et fleuve St. Laurent.
Jessie Abbey ...	Mill Point......	John Benson....	,,	29	41	26	4 20	5	Juin	12	9 20	Remorq. à hélice, baie de Quinté.
Eleanor	Kingston	W. B. Simpson.	,,	31	22	10	2 30	5	,,	12	7 30	,, ,, canal Rideau.
Jessie Cassels...	Aylmer	Duncan Graham	Juin	2	265	181	26 50	8	Mai	25	34 50	Ster. à roues, (à pass.,) lac du Chêne.
Kepawe	Taits Landing ..	,,	,,	3	41	12	4 10	5	,,	13	9 10	,, ,, riv. Des Joachims.
Wren	Kingston	W. B. Simpson.	,,	8	57	15	5 70	5	Juin	1er	10 70	Remorq. à hélice, fleuve St. Laurent.
Athenian.......	Charlotte......	,,	,,	9	1,083	705	108 30	8	,,	20	116 30	Ster. à roues, (à p.,) lac Ont. et Prescott.
Abyssinian	,, ...	,,	,,	9	1,044	720	104 40	8	,,	20	112 40	,, ,, ,,
Raftsman	Kingston.......	,,	,,	16	94	52	9 40	8	Mars	22	17 40	,, (trav.,) Kingston et île Wolfe
British America.	Cornwall	R. K. Bullock ..	,,	20	84	52	8 40	5	Juin	20	13 40	,, (à pass.,) lac St. François.
Elswood	Kingston.......	W. B. Simpson.	,,	27	25	7	2 50	5	Avril	24	7 50	Remorq. à hélice, canal Rideau.
Baie de Quinté..	,, ...	,,	Juillet	3	250	150	25 00	8	Juillet	6	33 00	Ster. à roues, (à pass.,) baie de Quinté.
H. M. Mixer ...	,, ...	,,	,,	6	21	9	2 10	5	Avril	20	7 10	Remorqueur à hélice ; baie de Quinté et fleuve St. Laurent.
Carlyle	,, ...	,,	,,	13	114	75	11 50	5	,,	20	16 50	Remorqueur à hélice ; à fret, baie de Quinté et canal Rideau.
St. Jean Baptiste	Prescott	B. D. Jessups ..	,,	15	116	73	11 60	8	Juillet	14	19 60	Steamer à roues, (traversier) Prescott et Ogdensburgh.
Norfolk	Kingston	P. Bennet, Port Rowan	,,	17	70	42	4 30	5	Mai	15	9 30	Bat. à roues, (à p.,) fleuve St. Laurent.
Mary Ann......	,, ...	W. B. Simpson.	,,	22	41	31	4 20	5	Juin	9	9 20	Remorqueur à hélice, canal Rideau.
Bruce	Brockville	George Easten..	Août	1er	107	87	10 70	8	Août	1er	18 70	Steamer à roues, (traversier), Brockville et Moretown.
Monitor	Aylmer	Duncan Graham	,,	9	144	58	14 40	5	Juillet	27	19 40	Remorqueur à roues, lac du Chêne.
Emerald	,, ...	,,	,,	9	90	56	9 00	5	Mai	13	14 00	,, ,,
Alliance	Portage du Fort.	,,	,,	9	191	167	19 10	8	,,	13	27 10	Str. à r. (à pass.,) sur le lac des Chats.
Prince Arthur ..	,,	,,	,,	9	239	169	23 90	8	Déc. '70	31	31 90	} ,, ,, ,,
Prince Arthur ..	,,	,,	,,	9	239	169	23 90	8	Mai '71	13	31 90	} ,, ,, ,,
Snow Bird......	,,	,,	,,	9	62	45	6 20	5	Mai	13	11 20	Remorqueur ,,
Sir J. Young ...	Havelock.......	,,	,,	10	157	56	15 80	8	,,	13	23 80	Passagers, rivière Ottawa.
Allumette	,, ...	,,	,,	10	22	5	2 20	5	Juin	9	7 20	,, ,,
Oregon	Portage du Fort.	,,	,,	10	75	50	7 50	5	Mai	13	12 50	Remorqueur à roues, lac des Chats.
Jason Gould	Cobden.........	,,	,,	10	37	22	3 70	5	,,	13	8 70	Ster. à r., (pass.,) lacs des Rats musqués.
Pontiac	Lac Allumette..	,,	,,	11	120	66	12 00	8	,,	13	20 00	,, ,, des Allumettes.
Pembroke	Pembroke	,,	,,	11	62	57	6 20	5	,,	13	11 20	,, ,, ,,
Enterprise......	Pas inspecté....	,,	,,	..	41	41	8 20	10	Juillet	4	18 20	A payé pour deux ans.
Adolphus......	Williamstown ..	W. B. Simpson.	,,	30	16	7	1 60	5	Sept.	1er	6 60	Ster. à roues, (pass.,) lac St. François.
Kitty Friel.....	Kingston	,,	Sept.	12	65	46	6 60	5	Avril	25	11 60	Barge à hélice ; à fret, canal Rideau.
Eva.	,, ...	,,	,,	19	7	3	0 70	5	Sept.	19	5 70	Yacht de plaisance à hélice, haut du St. Laurent.
Pierrepont	,, ...	,,	Oct.	20	149	82	14 90	8	,,	23	22 90	Ster. à roues, (passagers,) St. Laurent.
Bell.......	Ottawa.........	Duncan Graham	,,	25	8	3	0 90	5	Mai	31	5 90	Remorqueur à hélice, canal Rideau.
Water Lily.....	Kingston	W. B. Simpson.	,,	28	97	74	9 70	5	Oct.	28	14 70	,, à fret, canal Rideau

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Montréal, pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Noms des bateaux à vapeurs.	Port de l'inspection.	Nom des percepteurs.	Date de l'inspection.		Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements.		Totaux.	Désignation des bateaux à vapeur.
							$ cts.	$			$ cts.	
Aurora	Lachine	A. M. Delisle	Avril	11	113	26	11 30	8	Mai	5	19 30	Traversier entre Lachine et Caughnawaga.
Laprairie	Montréal	,,	,,	12	342	168	34 20	8	,,	6	42 20	Traversier entre Montréal et La Prarie.
Plover	,,	,,	,,	12	45	16	4 50	5	,,	4	9 50	Remorqueur, havre de Montréal.
Dalhousie	Lachine	,,	,,	17	352	286	35 30	5	Avril	25	40 30	Steamer à fret, Montréal et Chicago.
Cultivateur	,,	,,	,,	18	205	41	20 50	5	Mai	11	25 50	Remorqueur, Lachine et Carillon.
Albert	,,	,,	,,	18	104	30	10 40	5	,,	11	15 40	,, ,, ,,
Atlas	,,	,,	,,	18	176	38	17 60	5	Avril	29	22 60	,, ,, ,,
Magnet (prop.)	Montréal	,,	,,	21	336	274	33 60	8	,,	24	44 60	Propul., entre Montréal et Chicago.
Georgian	,,	,,	,,	22	448	345	44 80	5	,,	24	49 80	,, à fret, Montréal et Port Stanley.
Elévateur de grain No. 5	,,	,,	,,	24	95	95 Pas enregistré.	9 50	5	Mai	4	14 50	Elévateur, havre de Montréal.
Elévateur de grain No. 1	,,	,,	,,	24	95	95	9 50	5	,,	4	14 50	,, ,, ,,
Elévateur de grain, Québec	,,	,,	,,	24	132	90	13 20	5	,,	4	18 20	,, ,, ,,
Huron	,,	,,	,,	24	387	227	38 70	8	Avril	25	46 70	Str. à passagers, Montréal et Hamilton.
Brandford	,,	,,	,,	25	340	222	34 00	5	,,	25	39 00	Propul. à fret, Montréal et Hamilton.
Bruno	,,	,,	,,	25	359	236	35 90	5	,,	26	40 90	,, ,, Montréal et Chicago.
Bytown	,,	,,	,,	26	76	34	7 60	5	Mai	1er	13 60	Str. à fret, Montréal et Ottawa.
Elévateur de grain No. 4	,,	,,	,,	26	95	95 Pas enregistré.	9 50	5	,,	4	14 50	Elévateur, havre de Montréal.
Elévateur St.-Laurent	,,	,,	,,	26	98	23	9 80	5	,,	4	14 80	Allége à vapeur, havre de Montréal.
Express	Lachine	,,	,,	28	58	42	5 80	5	,,	10	14 80	Remorq. à hélice, Ottawa.
Magnet (pass.)	Montréal	,,	,,	28	427	279	42 70	8	,,	4	50 70	Str. à pass., entre Montréal et Hamilton.
Cygnet	,,	,,	,,	29	44	16	4 40	5	Avril	29	9 40	Remorqueur, Carillon et Grenville.
Lawrence	Lachine	,,	,,	29	133	37	13 30	5	Mai	1er	18 30	Remorq. Montréal et lac Champlain.
Corinthian	Montréal	,,	,,	29	374	220	37 40	8	,,	4	45 40	Str. à passagers, Montréal et Hamilton.
L. Renaud	,,	,,	,,	29	336	127	33 60	8	,,	4	41 60	,, Montréal et Cornwall.
Maid of Canada	,,	,,	Mai	1er	314	125	31 40	8	,,	30	39 40	Traversier, Montréal et St. Lambert.
Caroline	,,	,,	,,	1er	101	46	10 10	5	,,	1er	15 10	Str. à fret, Montréal et Ottawa.
Relief	,,	,,	,,	2	87	33	8 70	5	,,	29	13 70	Remorq., Montréal et lac Champlain.
Victory	,,	,,	,,	2	43	16	4 30	5	Juin	6	9 30	,, Montréal et Kingston.
City of Ottawa	,,	,,	,,	3	122	64	12 20	5	Mai	31	17 30	Str. à passagers, Montréal et Cornwall.
M. Stevenson	,,	,,	,,	3	113	66	11 30	8	,,	6	19 30	,, Montréal et rivière Moisie.

Salaberry	,, ...	,, ..	,,	5	238	98	23 80	5	,,	5	28 80	Remorqueur, Montréal et Québec.
H. F. Bronson..	,, ...	,, ..	,,	6	101	28	10 10	5	,,	29	15 10	,, Montréal et Kingston.
Sancho	,, ...	,, ..	,,	9	39	10	3 90	5	Juin	6	8 90	,, Montréal et Ottawa.
Messenger	,, ...	,, ..	,,	9	28	18	2 80	5	,,	2	7 80	,, Havre de Montréal.
M. K. D.	,, ...	,, ..	,,	10	108	37	10 80	5	Mai	1er	15 80	,, Montréal et Ottawa.
Sorel	,, ...	,, ..	,,	10	83	18	8 30	5	Juin	7	13 30	,, ,, ,,
John Brown	,, ...	,, ..	,,	12	87	59	8 70	5	Mai	20	13 70	,, Havre de Montréal.
Grenville	,, ...	D. Graham	,,	13	21	12	2 10	5	Avril	17	7 10	,, Montréal et Ottawa.
Shuckluna	,, ...	,, ...	,,	13	64	54	6 40	5	,,	17	11 40	,, ,, ,,
Louise	,, ...	A. M. Delisle ..	,,	15	157	67	15 80	8	Mai	17	23 80	A passagers, Ottawa et Kingston, par le canal Rideau.
Arctic	,, ...	,, ..	,,	16	104	61	10 40	5	,,	1er	15 40	A fret, Montréal et Ottawa.
Elfin	,, ...	,, ..	,,	20	74	10	7 40	5	,,	31	12 40	Remorqueur, Montréal et Kingston.
Dagmar	,, ...	,, ..	,,	22	141	55	14 10	8	Avril	29	22 10	A passagers, Montréal et lac Carillon.
Champion (prop)	,, ...	,, ..	,,	22	124	26	12 40	5	Mai	1er	17 40	Remorq., Montréal et lac Champlain.
Oak	,, ...	,, ..	,,	23	91	21	9 10	5	,,	26	14 10	,, ,, ,,
Spartan	,, ...	,, ..	,,	27	422	262	42 20	8	,,	4	50 20	A passagers, Montréal et Hamilton.
Canada	,, ...	D. Graham	,,	30	81	11	8 10	5	,,	22	13 10	Remorqueur, Montréal et Ottawa.
Corsican	,, ...	A. M. Delisle ..	,,	31	435	224	43 50	8	,,	4	51 50	A passagers, Montréal et Hamilton.
Alice	,, ...	,, ..	Juin	2	83	33	8 30	5	,,	1er	13 30	A fret, Montréal et Ottawa.
Wood	,, ...	,, ..	,,	3	97	23	9 70	5	,,	26	14 70	Remorqueur, Montréal et Ottawa.
Matilda	,, ...	,, .	,,	3	86	22	8 60	5	,,	29	13 60	,, ,, ,,
Lady of the Lake	Lac Newport, Entrée du.	,, ..	,,	16	278	175	27 80	8	Juin	17	35 80	A pass., Décharge de Magog et Newport
Nora	Lac Newport, entrée du.	,, ..	,,	16	60	20	6 00	5	,,	17	11 00	Remorqueur, ,, ,,
Banshee	Montréal	,, ..	,,	23	274	133	27 40	8	,,	23	35 40	A passagers, Montréal et Ogdensburg, Etats-Unis.
Champion (pass.)	,, ...	,, ..	,,	23	373	127	37 30	8	,,	23	45 30	,, ,, ,,
Fawn	,, ...	,, ..	,,	28	83	30	8 30	5	,,	28	13 30	Remorqueur, Montréal, Ottawa, et lac Champlain.
Prince of Wales.	Lachine	,, ..	,,	30	214	68	21 40	8	,,	30	29 40	A passagers, Lachine et Carillon.
Flamborough ...	,, ...	,, ..	Juillet	1er	670	455	67 00	5	Juillet	19	72 00	A fret, Picton et Montréal.
Dandy	,, ...	,, ..	,,	1er	27	12	2 70	5	....		7 70	Droits non payés. Remorqueur.
Alhambra	,, ...	,, ..	,,	1er	1,092	702	109 20	5	Juillet	4	114 20	A fret, Montréal et Halifax.
Aid	,, ...	,, ..	,,	3	89	23	8 90	5	Août	9	13 90	Remorqueur, Montréal et Ottawa.
Costor	,, ...	,, ..	,,	3	87	40	8 70	5	,,	9	13 70	,, Montréal et lac Champlain.
Queen Victoria .	Ottawa	,, ..	,,	6	217	61	21 70	8	,,	29	29 70	A passagers, Ottawa et Grenville.
Nymph	,, ...	,, ..	,,	6	31	8	3 10	5	....		8 10	Droits non payés. Remorqueur.
Lincoln	,, ...	,, ..	,,	6	82	43	8 20	5	Juin	7	13 20	Remorqueur, Montréal et Ottawa.
Mac	,, ...	,, ..	,,	7	107	21	10 70	8	,,	7	18 70	Trav., Ottawa et pointe Gatineau.
Rover	,, ...	,, ..	,,	7	114	25	11 40	5	,,	7	16 40	Remorqueur, Montréal et Ottawa.
Allen	Montréal	,, ..	,,	10	57	17	5 70	5	Juillet	5	10 70	,, ,, ,,
Delisle	,, ...	,, ..	,,	12	45	17	4 50	5	Mai	20	9 50	,, havre de Montréal.
Mark Twain....	,, ...	D. Graham	,,	13	95	64	9 50	5	Juin	22	14 50	Steamer neuf, remorqueur, Ottawa.
Engineer	,, ...	A. M. Delisle ..	Août	14	37	9	3 70	5	....		8 70	Droits non payés.
L'Otarde	,, ...	,, ..	,,	26	Pas enregistré......		....	....	....		....	,, Ster. neuf pour traverse
Gypsey	,, ...	,, ..	,,	28	95	35	9 50	5	....		14 90	,, Ster. neuf, remorqueur.
Boston	,, ...	,, ..	,,	28	83	25	8 30	5	....		13 30	,, remorqueur.
Longueil	,, ...	,, ..	,,	29	308	189	30 80	8	Sept.	9	38 80	Traversier, Montréal et Longueuil.
Maude	,, ...	,, ..	,,	29	133	43	13 30	8	Août	25	21 30	Steamer neuf. A passagers.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Montréal, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements	Totaux.	Remarques.
						$ cts.	$		$ cts.	
Elévateur No. 2	Montréal	A. M. Delisle	Août 30	95 }	95 / Pas enregistré.	} 9 50	5	Nov. 15	14 50	Elévateur, havre de Montréal.
Elévateur No. 3	"	"	" 31	95	95	9 50	5	" 15	14 50	" "
Charlotte	"	"	Sept. 20	41	10	4 10	5	Mai 29	9 10	Rem., Montréal et lac Champlain.
Hochelaga	"	"	" 21	228	95	22 80	8	Sept. 9	30 80	Traversier, Montréal et Longueuil.
Mink	"	D. Graham	" 23	52	21	5 20	5	" 27	10 20	Remorqueur, Montréal et Ottawa.
Alexandra	"	"	" 25	265	95	26 50	8	Avril 29	34 50	Str. à passagers, Ottawa et Grenville.
Victoria	"	"	" 26	106	67	10 60	8	" 29	18 60	" " "
England	"	"	" 26	142	54	14 20	5	Mai 12	19 20	Remorqueur, " "

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division des Trois-Rivières pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Noms des bateaux vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date des paiements	Totaux.	Remarques.
Fire Fly	Sorel	Wm. Bleakley	Mars 22	92	46	9 20	5	Avril 11	14 20	Str. à passagers, St. François et Sorel.
Berthier	"	"	Avril 1er	76	29	7 60	5	" 22	12 60	Str. à passagers et remorqueur, Chambly et Trois-Rivières.
William	"	G. Campbell	" 4	208	131	20 80	5	" 14	25 80	Remorqueur, Québec et Montréal.
Montréal	"	Wm. Bleakley	" 4	570	284	57 00	8	" 11	65 00	Str. à passagers, Québec et Montréal.
Québec	"	"	" 7	838	527	83 80	8	" 11	91 80	" " "
Trois Rivières	"	"	" 8	503	225	50 30	8	" 11	58 30	" Trois-Rivières et Montréal.
Berthier	"	"	" 8	350	153	35 00	8	" 11	43 00	" Sorel et Montréal.
Hope	"	"	" 12	126	40	12 60	5	" 22	17 60	Remorqueur, Montréal et Whitehall.
New York	"	"	" 13	176	53	17 60	8	" 17	25 60	Str. à pass. et rem., Québec et Montréal.
Louis Tourville	"	"	" 13	72	34	7 20	5	Juillet 11	12 20	Remorqueur, Québec et Chambly.
Rocket	"	"	" 14	387	172	38 70	8	Avril 11	46 70	Str. à pass. et rem., Montréal et golfe.
Richelieu	"	Exempt	" 14	126	83	....	....	....	....	Str. à passagers, bouées et phares.
Meteor	"	Wm. Bleakley	" 14	252	109	25 20	8	Avril 11	33 20	Str. à pass. et rem., Québec et Montréal.
Royal	"	"	" 15	260	164	26 00	5	Juin 1er	31 00	Remorqueur, Québec et Montréal.
Ignatius Tyler	"	"	" 18	105	21	10 50	5	Avril 4	15 50	Rem., rivière du Loup et Burlington.
Montreal	"	"	" 18	114	29	11 40	5	" 22	16 40	Remorqueur, Montréal et Chambly.

Terrebonne	,,	,,	,,	18	193	53	19 30	8	Juin	28	27 30	A passagers.
L'Assomption	,,	,,	,,	20	176	80	17 60	5	Avril	22	22 60	A passagers, Chambly et Montréal.
Whitehall	,,	,,	,,	21	118	63	11 80	5	,,	22	16 80	Remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Champlain	,,	,,	,,	22	117	47	11 70	5	,,	22	16 70	,, Montréal et Whitehall.
Chambly	,,	,,	,,	29	238	76	23 80	8	Juin	28	31 80	
L. A. Senécal	,,	,,	,,	29	69	32	6 90	5	,,	28	11 90	,, Sorel et Whitehall.
Victoria	,,	,,	Mai	3	274	114	27 40	5	Mai	19	32 40	,, Montréal et Chambly.
Canada	,,	,,	,,	5	114	19	14 40	5	Juin	1er	19 40	Québec.
Maskinongé	,,	,,	,,	12	33	22	3 30	5	,,	28	8 30	A passagers.
Rivière du Loup	,,	,,	,,	17	41	25	4 10	5	Avril	11	9 10	A passagers, Rivière du Loup et Sorel.
Carillon	,,	,,	,,	20	87	80	8 70	5	Mai	26	13 70	Remorq., Montréal et Whitehall.
Monaselle	Trois-Rivières	Charles Godby	,,	24	34	34	3 40	5	Juin	7	8 40	,, St. Maurice et Trois-Rivières.
Lavelle	,,	,,	,,	24	66	66	6 60	5	,,	1	11 60	Travers., Bécancour et Trois-Rivières.
Le Doré	,,	,,	,,	24	45	45	4 50	5	,,	6	9 50	,, St. Grégoire et Trois-Rivières.
Arthur	,,	,,	,,	25	15	7	1 50	5	,,	6	6 50	Remorq., St. Maurice et Trois-Rivières.
Castor	Sorel	Wm. Bleakley	,,	27	92	58	9 20	5	Mai	27	14 20	,, St. François et Chambly.
Canada	,,	,,	Juin	3	644	503	64 40	8	Avril	11	72 40	A passagers, Montréal et Québec.
St. Paul	St. Grégoire	C. Godby	,,	6	20	20	2 00	5	Juin	6	7 00	Travers., St. Grégoire et Trois-Rivières.
Dixie	Trois-Rivières	,,	,,	6	185	185	18 50	8	,,	6	25 60	A pass., Ste. Geneviève et Trois-Rivières.
King Bird	Sorel	Wm. Bleakley	,,	19	7	3	0 70	5	Août	21	5 70	Remorqueur, rivière du Loup et Sorel.
Union	,,	,,	,,	22	686	432	68 60	8	,,	23	76 60	A passagers, Québec et Saguenay.
Merritt	,,	,,	,,	24	1,127	979	112 70	5	Juillet	4	117 70	A fret, Québec et Montréal.
Sorel	,,	,,	Juillet	4	86	43	8 60	5	Juin	28	13 60	L'Etoile, traversier.
Bismark	,,	,,	Sept.	7	18	10	1 80	5	Sept.	9	6 80	Nouveau remorqueur.
Notre Dame	,,	,,	,,	25	50	50	5 00	5	,,	27	10 00	A passagers, St. Hyacinthe et St. Pie.

Liste des navires à vapeur inspectés dans la division de Québec, pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Gaspé	Québec	J. W. Dunscombe	Avril	21	340	231·76	34 00	8	Avril	24	42 00	Steamer à hélice (à passagers) à Pictou.
Québec	Lévis	,,	,,	26	158·91	100	15 90	8	,,	26	23 90	Traversier à roues, à Québec.
Lévis	,,	,,	,,	21	158·91	100	15 80	8	,,	26	23 80	,, ,,
Notre Dame et Lévis	,,	,,	Mai	13	135·22	66·19	13 50	8	,,	26	21 50	,, ,,
St. Nicolas	Québec	,,	Avril	24	81·83	50·63	8 00	5	,,	26	13 00	,, ,, New Liverpool.
Tadousac	Lévis	,,	,,	26	142·00	46	14 20	5	,,	27	19 20	Remorqueur à roues, rivière Saguenay.
Hector	,,	,,	,,	27	80·30	50·63	8 30	5	,,	27	13 30	,, ,, à Montréal.
Georgia	Québec	,,	,,	29	648·00	4·27	64 80	8	,,	29	72 80	Steamer à hélice (à passagers) à Pictou.
St. Antoine	,,	,,	,,	29	158·50	99·90	15 90	8	Mai	2	23 90	Steamer à roues (à passag.) à St. Antoine.
Secret	,,	,,	,,	28	466·50	293·17	46 60	8	,,	2	54 60	,, ,, Pictou.
Phoenix	Lévis	,,	,,	29	104·00	22	10 40	5	,,	2	15 40	Remorqueur de rivière, à roues.
Hercules	,,	,,	Mai	4	199·51	125·88	20 00	5	,,	5	25 00	,, ,,
Anglesea	,,	,,	Avril	18	153·42	96·66	15 30	5	,,	5	20 50	,, ,,
E. P. Doré	Québec	,,	,,	25	42·00	26	4 20	5	,,	6	9 20	Remorqueur de port, à hélice, Québec.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Québec, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Port de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage. $ cts.	Honoraires des inspecteurs. $	Date des paiements.	Totaux. $ cts.	Remarques.
Margaret	Québec	J. W. Dunscombe	Avril 25	67	36	6 70	5	Mai 8	11 70	Remorqueur de port à hélice, Québec.
Mars	,,	,,	Mai 19	37	24	3 70	5	,, 20	8 70	,, ,,
New Dominion	,,	,,	,, 19	38	26	3 80	5	,, 19	8 80	,, ,,
Mary	Anse du Moulin, Lévis.	,,	,, 6	60·27	22·16	6 00	5	,, 9	11 00	Remorqueur à roues.
Maid of Orleans	Québec	,,	Avril 24	109·87	75·52	12 00	8	,, 19	20 00	,, ,, traversier d'Orléans.
Ste. Croix	,,	,,	Mai 9	149·49	55·31	14 90	8	,, 20	22 90	Steamer àr oues (à passagers) Ste. Croix.
Pointe-Lévi	,,	,,	,, 10	93·30	58·78	9 30	5	,, 22	14 30	,, ,, St. Nicolas.
Etoile	,,	,,	,, 13	152·36	96·00	12 20	8	,, 27	23 20	,, ,, St. Jean.
Kate	Lévis	,,	,, 29	24·06	16·93	2 40	5	Juin 26	7 40	Ster à hélice, remorq. au port de Québ.
St. Charles	,,	,,	,, 10	103	103	10 30	5	Juillet 3	15 30	Remorqueur à roues sur rivière.
Beauharnois	,,	W. Blackley, Montréal.	,, 17	165	46	16 50	8	Juin 2	24 50	Steamer à roues, à pass., Beauharnois.
Eugénie	,,	J. W. Dunscombe	Avril 28	139	87	13 90	8	Juillet 15	23 90	,, ,, St. Michel.
Express	,,	,,	,, 6	99·57	82·32	10 00	5	,, 15	15 00	,, ,, Grosse Ile.
Conqueror	Québec	,,	Juillet 6	198	25	19 80	5	,, 25	24 80	Remorqueur à roues.
Rescue	,,	,,	Juin 11	182	125	18 20	5	,, 28	23 20	Steamer à hélice.
Tiger	St. Joachim	,,	,, 10	141·20	88·91	14 10	8	,, 29	22 10	Steamer à roues, à pass., St. Joachim.
Hope	Lévis	,,	Mai 23	14·90	6 63	1 50	5	Août 2	6 50	Ster. à hélice, remorq. au port de Québ.
Fairy	Québec	,,	Août 25	13	6	1 30	5	,, 10	6 30	,, ,,
Nationale	,,	,,	Mai 10	121	77	12 10	8	Juillet 12	20 20	Ster. à roues, à passagers, St. Nicolas.
Amanda	,,	,,	Juillet 29	11	6	1 10	5	Août 15	6 10	Ster. à hélice, remorq. au port de Québ.
Samson	Lévis	,,	Avril 26	168	126	16 80	5	Sept. 15	21 80	Remorqueur à roues sur rivière.
City	,,	,,	Mai 1er	51·86	32·68	5 20	5	,, 15	10 20	,, ,, ,,
Midge	,,	,,	Août 28	30	30	3 00	5	Nov. 16	8 00	Remorqueur à roues au port de Québec.
Dauntless	,,	,,	Sept. 6	80·62	35·40	8 10	5	,, 16	13 10	Remorq. sur port, inspect. non terminée.
Assametquequan	Matapédia	,,	Août 8	65·59	65·59	......	...	......	......	Droits non payés cette année.
Hero	Québec	,,	Juin 24	208·52	131·37	20 90	5	Juin 14	25 90	Ster. à roues, remorqueur à Montréal.
Port Neuf	,,	,,	Mai 20	218·94	137·81	21 90	8	,, 6	29 90	" à passagers, à Portneuf.
Prince Edward	Lévis	,,	Nov. 17	161·67	111·56	16 20	8	Nov. 20	24 20	Ster. à hélice, traversier d'hiver à Québ.
Fire Fly	Québec	,,	Juillet 11	28	16	2 08	5	,, 17	7 80	Remorqueur à roues, sur port.
Reindeer	,,	,,	Juin 13	126·56	63·84	12 60	5	Juin 13	17 60	Remorqueur à hélice.
J. McKenzie	,,	,,	,, 21	448	125	44 80	5	,, 14	49 80	Remorqueur à roues, sur rivière.
Ranger	,,	,,	Avril 17	240·52	151·53	24 10	8	,, 14	32 10	Str. à roues, permis. de transp. 25 passa.
St. Andrew	,,	,,	,, 22	217·64	137·32	21 80	5	,, 14	26 80	
St. George	,,	,,	Mai 19	202·61	127·92	20 30	8	,, 14	28 30	Traversier du Grand Tronc.
Clyde	,,	,,	,, 29	236·64	149·09	23 71	8	,, 14	31 70	Ster. à roues, à passag., à Chicoutimi.

Advance	,, ...	W. Blackley, Montréal.....	Juin	2	392·98	235·31	39 30	5	,,	2	45 30	Remorqueur à roues.
Albion	,, ...	J. W. Dunscombe	Avril	27	170·74	107·57	17 10	5	,,	14	22 10	,, ,,
St. Roch	Lévis	,, ..	,,	22	125·42	79	12 50	5	,,	14	17 50	,, ,,
Voyageur	Québec........	,, ..	,,	19	137	17	13 70	5	,,	14	18 70	,, ,,
Scotchman	,, ...	,, ..	,,	27	88·65	55·85	8 90	5	,,	14	13 90	,, ,,
Québec........	,, ...	,, ..	Mai	4	91·83	57·76	9 20	5	,,	14	14 20	,, ,,
Napoléon III...	Lévis	,, ..	Juin	10	91	57	9 10	5	,,	14	14 10	,, ,,
*Manitoba	,, ...	,, ..	,,	30	135·93	66·05	13 40	5	,,	14	18 40	,, ,,
Queen.........	,, ...	,, ..	Mai	29	87·15	54·94	8 70	5	,,	14	13 70	,, ,,
Storm	Québec........	,, ..	,,	25	51·52	39·08	5 20	5	,,	14	10 50	Remorqueur à hélice, sur port.
Mersey.........	,, ...	,, ..	Avril	29	59·51	34·22	6 00	5	,,	14	11 00	,, ,,
Alliance	,, ...	,, ..	Mai	19	69·15	47·13	6 90	5	,,	14	11 90	,, ,,
Arctic..........	,, ...	,, ..	Nov.	16	153·15	104·15	15 30	8	,,	14	23 30	Steamer à hélice, traversier d'hiver.
Powerful	Lévis	,, ..	Mai	9	199·26	125·54	19 90	5	,,	14	24 90	Ster. à roues, remorq. sur rivière.
Eclipse.........	,, ...	,, ..	,,	4	216	33	21 60	5	,,	14	26 60	,, ,, ,,
Lord Elgin	,, ...	,, ..	,,	12	214	51	21 40	5	,,	16	26 40	,, ,, ,,

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Nephline........	St. Jean, N.-B..	J. R. Ruel......	Jan.	13	52	19	5 20	5	Jan.	7	10 20	Remorqueur à hélice, port de St. Jean.
Xanthus	,, ..	,, ...	,,	14	64	23	6 40	5	,,	11	11 40	,, ,, ,,
Hiram Perry ...	,, ..	,, ...	Fév.	27	79	39	7 90	5	Fév.	27	12 90	,, ,, ,,
Bessie B.......	,, ..	,, ...	Mars	4	39	9	3 90	5	,,	28	8 90	,, ,, ,,
Fred Leavett ...	Annapolis, N.-E.	T. C. Tobias....	,,	18	18	14	1 80	5	Mars	18	6 80	Traversier à hélice, Annapolis, N.-E.
Sunbury	St. Jean, N.-B..	J. R. Ruel	,,	28	184	108	18 40	8	,,	25	26 40	Remorqueur à roues, port de St. Jean.
Ada G..........	,, ..	,, ...	,,	25	102	30	10 20	8	,,	25	18 20	,, ,, ,,
Lincoln	,, ..	,, ...	,,	27	87	32	8 70	5	,,	25	13 90	,, ,, ,,
Antelope	,, ..	,, ...	,,	28	128	77	12 80	8	,,	25	20 80	,, ,, ,,
David Weston..	,, ..	,, ...	Avril	1er	765	552	76 50	8	Avril	1	84 50	Steamer à passagers, rivière St. Jean.
Victor	,, ..	,, ...	,,	3	29	8	2 90	5	,,	3	7 90	Remorqueur à hélice, port de St. Jean.
Rothesay.......	,, ..	,, ...	,,	4	839	627	83 90	8	,,	4	91 90	Steamer à passagers, rivière St. Jean.
Empress........	,, ..	,, ...	,,	11	929	660	92 90	8	,,	11	109 90	,, baie de Fundy.
Tiger..........	,, ..	,, ...	,,	15	105	19	10 50	8	,,	15	18 50	Remorqueur à roues, rivière St. Jean.
Hercules	,, ..	,, ...	,,	17	53	13	5 30	5	,,	15	10 30	Steamer à hélice, rivière St. Jean.
General	,, ..	,, ...	,,	20	159	23	15 90	8	,,	15	23 90	Steamer à roues, ,,
May Queen.....	,, ..	,, ...	,,	21	502	361	50 20	8	,,	27	58 20	A passagers, ,,
Speck	,, ..	,, ...	Mai	2	36	7	3 60	5	Mai	3	8 60	Remorqueur à hélice, ,,
Alida	,, ..	,, ...	,,	3	64	29	6 40	5	Avril	25	11 40	,, ,, sur port.
St. Lawrence...	Pictou, N.-E. ...	D. McCulloch ..	,,	12	845	675	84 50	8	Mai	13	92 50	Ster. à roues, à pass, entre la N.-Ecosse, le N.-Brunswick et l'île du Prince-E.
Princess of Wales	,, ...	,, ..	,,	15	935	630	93 50	8	,,	18	101 50	,, ,,
Tiger..........	,, ...	,, ..	,,	13	60	28	6 00	5	,,	15	11 00	,, ,,
May Flower....	,, ...	,, ..	,,	17	136	136	13 60	8	,,	17	21 60	Traversier du ch. de fer, Pictou, N.-E.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Date de l'inspection.		Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.		Totaux.	Désignation des bateaux à vapeur.
							$ cts.	$			$ cts.	
M. A. Starr	Halifax	E. Binney	Mai	17	244	244	24 40	8	Mai	16	32 40	A passagers, côtier, N.-E.
Chebucto	"	"	"	18	108	108	10 80	8	"	17	18 80	Traversier, port d'Halifax.
Fawn	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	"	20	621	457	62 10	8	"	19	70 10	A passagers, rivière St. Jean.
City St. John	"	"	"	23	709	518	70 90	8	"	22	78 90	" baie de Fundy.
Linda	"	"	Juin	7	497	338	49 70	8	Juin	6	57 70	A pass., Yarmouth, N.E., Boston, E.U.
G. W. Johnson	Yarmouth, N.E.	T. Moberley	"	10	72	35	7 20	5	"	12	12 20	Remorq. à hélice, port d'Yarmouth.
A. Knight	Hawkesbury C.B.	J. McDonald	Juil.	1er	21	21	2 10	5	"	28	7 10	" détroit de Canso.
Henry Hoover	Halifax	E. Binney	"	4	34	32	3 40	5	Mai	17	8 40	" port d'Halifax.
Commerce	"	"	"	3	314	278	31 40	8	Juillet	3	39 40	A pass., île du P.-E., Halifax et Boston.
Sir C. Ogle	"	"	"	5	126	76	12 60	8	Mai	26	20 60	Traversier, port d'Halifax.
Mic Mac	"	"	"	6	150	102	15 00	8	"	26	23 00	" "
East Riding	Pictou, N.-E.	D. McCulloch	"	7	85	54	8 50	5	Juillet	5	13 50	" New-Glasgow, N.-E.
Lion	Wallace	"	"	7	10	4	1 00	5	"	7	6 00	Remorq. à hélice, rivière Wallace.
New Era	Newcastle, N.-B.	D. Ferguson	"	21	54	43	5 40	5	"	21	10 40	A passagers, Miramichi.
Sultan	"	W. Parker	"	25	50	15	5 00	5	"	24	10 00	Remorqueur à hélice.
Newcastle	"	"	"	22	30	20	3 00	5	"	22	8 00	Traversier, Newcastle, N.-B.
Teaser	Chatham, N.-B.	D. Ferguson	"	21	42	24	4 20	5	"	21	9 20	" Chatham, N.-B.
Laddie	"	"	"	26	42	28	4 20	5	"	22	9 20	Remorqueur à hélice, Chatham.
Rothesay Castle	Shédiac	"	"	27	177	84	17 70	8	"	10	25 70	A passagers, côtier, N.-B.
Enterprise	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	Août	4	72	72	7 23	5	"	25	12 23	Traversier, Millidgeville, N.-B.
Onangondy	"	"	"	7	294	98	29 40	8	Août	8	37 40	" port de St. Jean.
Ida Whittier	"	T. Robinson	"	8	250	207	25 00	8	Juin	20	33 00	A passagers, haut de la rivière St. Jean.
Relief	"	J. R. Ruel	"	11	59	59	5 90	5	Août	10	10 90	Remorqueur à hélice, port de St. Jean.
Tobique	Frédéricton	T. Robinson	"	12	145	107	14 50	8	Juin	20	22 50	A passagers, haut de la rivière St. Jean.
Highlander	"	"	"	12	184	184	18 40	8	"	20	26 40	" " "
Marysville	"	"	"	14	25	25	2 50	5	Août	11	7 50	Traversier, Frédéricton.
New Dominion	"	"	"	14	18	18	1 80	5	"	11	6 80	" "
Forty Second	"	"	"	15	49	40	4 90	5	"	11	9 90	" "
Prince of Wales	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	"	14	168	68	16 80	8	"	14	24 80	" port de St. Jean.
Dot	"	"	"	16	37	37	3 70	5	"	16	8 70	Remorqueur à hélice, port de St. Jean.
La Have	Halifax, N.-E.	E. Binney	"	28	47	32	4 70	5	Sept.	9	9 70	" " LaHève.
Goliah	"	"	"	29	114	114	11 40	8	"	4	19 40	" " port d'Halifax.
Daisy	"	"	"	30	47	7	4 70	5	"	9	9 70	" " Liverpool, N.-E.
Olive	St. Jean, N.-B.	J. R. Ruel	Sept.	4	366	257	36 60	8	"	4	44 60	A passagers, rivière St. Jean.
Unicorn	Halifax	E. Binney	"	18	46	20	4 60	5	"	1er	9 60	Remorqueur à hélice, port d'Halifax.
J. C. Vail	St. Jean	J. R. Ruel	"	6	28	14	2 80	5	"	6	7 80	Traversier, pointe Gondola.

St. George	,, ...	,, ...	Oct.	17	37	18	3 80	5	,,	25	8 80	Remorqueur à hélice, port de St. Jean.
Gazelle	Frédéricton.....	T. Robinson....	,,	24	109	77	10 90	8	Juin	20	18 90	A passagers, haut de la riv., St. Jean.
Conqueror......	Pictou	D. McCulloch ..	Nov.	7	146	146	14 60	8	,,	21	22 60	Remorqueur de mer, Pictou.
Dragon.........	,, ...	,, ..	,,	8	136	136	13 60	8	Sept.	26	21 60	,, ,, ,,
Fred Clinch	St. Jean, N.-B..	J. R. Ruel......	,,	8	13	3	1 30	5	,,	20	6 30	Remorqueur à hélice, rivière Musquash
Telegraphe	,, ..	,, ...	Juil.	17	135	59	13 50	8	Juil.	17	21 50	Traversier, Indian-Town, N.-B.

No. 2.—Etat numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leurs tonnages effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Cité de Montréal	50	Propulseur	Bois	300	....	Chatham, Ontario	Transport des march. entre Mont'l et Chicago.
Scotia	38	,,	,,	371	300	Ste. Catherine, Ontario	,, ... ,, ... ,,
Manitoba	85	A roues latérales	,,	338	....	Port Robinson ,,	Baie Georgienne et lac Supérieur.
Cumberland	90	,,	,,	....	....	....	,, ... ,,
St. Clair	6½	Remorq. à hélice	,,	36	15	Algoma, Lac Supérieur	Havre Rondeau.
Adelaide Horton	24	Steamer à ,,	,,	91	55	Goderich, Ontario	Lac Huron, transport des passagers et march.
Samson	10	Barge à ,,	,,	30	....	Lindsay ,,	Lac Scugog, transport des marchandises.
Nipissing	26	A roues latérales	,,	94	50	Gravenhurst ,,	Lac Muskoka, transport des pass. et march.
Kincardine	37	Steamer à hélice	,,	176	....	Port Dalhousie, Ontario	Goderich et ports du lac, transport des march.
Windsor	8	Barge à ,,	,,	61	50	Détroit, E.-U.	Rivière Détroit.
J. R. Crow	....	,, ,,	,,	91	77	Chatham. Ontario	Rivière Thames, transport des march.
J. C. Clark	35	Steamer ,,	,,	174	88	Marine City, E.U.	Sarnia et Wallaceburg, transport des passagers et marchandises.
Coral	18	A hélice	,,	....	....	Wallaceburg, Ontario	Windsor et Wallaceburg, transport des passagers et marchandises.
Prince Alfred	....	,,	,,	....	....	Etats-Unis	Yacht à vapeur. Non inspecté.
Silver Spray	47	Propulseur	,,	173	142	Chatham (reconstruit)	Chatham et Détroit, transport des pass. et mar.
Chickluna	60	A roues latérales	,,	362	295	Ste. Catherine ,,	Montréal et Chicago ,, ,,
Herald	....	....	....	102	....	....	N'a pas été inspecté.
S. C. Doty	....	....	....	17	....	....	,, ,,
Cayagh	....	....	....	33	....	....	,, ,,
Jessie Cassels	51	Pass., à r. latérales	,,	265	181	Aylmer, 1870	Transport des pass. sur le lac du Chêne.
Keparve	34	,, ,,	,,	43	12	Tait's Landing, 1870	,, ,, riv. des Joachims.
Wren	43	Remorq. à hélice	,,	57	15	Kingston ,,	Remorqueur, Kingston et Montréal.
Eva	1	Passagers, à do	,,	7	3	Brockville ,,	Transport des passagers, fleuve St. Laurent.
Pierrepont	18	Pass. à roues lat.	Mixte	149	82	Kingston, 1871	Traversier à passagers, Kingston et cap St. Vincent.
Sancho	21	A hélice	Bois	39	10	Montréal	Montréal et Ottawa, remorquage.
Louise	30	A roues latérales	,,	158	63	,,	Ottawa et Kingston, canal Rideau, à passagers.
Alhambra	100	A hélice	Fer.	1092	722	Liverpool	Montréal et Halifax, marchandises.
Mark Swain	12	,,	Bois.	95	64	Hull	,, Ottawa, remorqueur de march.
L'Ontario	5	A roues latérales	,,	Non enregistré.		Bout de l'île	Traversier du Bout de l'île et Repentigny.

Gypsy	22	,,	Fer	....	....	Montréal	Forges de la rivière Moisie, remorq.
Maude	31	,,	Bois	133	43	,,	Montréal et Carillon, à passagers.
Mary	60	,,	,,	60.27	22.16	Anse du Moulin, Lévis, 1871	Rem. pour bois de const., Montréal et Québec
Manitoba	25.84	,,	,,	135.93	66.05	Lévis	,, ... ,, ... ,,
Beauharnois	38	,,	,,	165	46	,, ,,	A passagers, Montréal et Beauharnois.
Mersey	75	A hélice	,,	59.51	34.22	,, ,,	Havre de Québec, remorquage.
Hope	30	,,	,,	14.90	6.63	,, ,,	,, ... ,,
Dauntless	100	,,	,,	80.62	35.46	,, ,,	,, ... ,,
Assemetguagar	50	Trois roues	,,	65.09	65.09	Dalhousie, 1871	Bateau à fret, Matapédia.
Louis Tourville	30	Remorqueur	,,	72	34	Whitehall, E.-U	Montréal et Whitehall, remorquage.
Terrebonne	34	A passagers	Fer	193	53	Sorel	Terrebonne et Montréal, à passagers et à fret.
S. A. Simeal	30	Remorqueur	Bois	69	32	Whitehall, E.-U	Montréal et Whitehall, remorquage.
Chambly	55	A passagers	Fer	238	76	Sorel	,, Chambly, à passagers et à fret.
Maskinonge	11	,,	Bois	33	22	,,	Marking et Sorel .... ,, ... ,,
Laval	13	Traversier	,,	66	N'estpas connu.	Bécancour	Fleuve et Bécancour.... ,, ... ,,
Sorel	13	,,	Fer	86	43	Sorel	Berthier et Sorel .... ,, ... ,,
Bismark	9	Remorqueur	Bois	18	10	Rivière du Loup	Rivière du Loup et Sorel, remorquage.
Neptune	30	Propulseur à hélice.	,,	52	19	Portland, N.B., 1871	Remorqueur, port de St. Jean.
Xanthus	35	,, ,,	,,	64	23	,, ,,	,, ... ,,
Fred Leavett	10	,, ,,	,,	18	14	Annapolis, N.-E	Traversier à Annapolis, N.-E.
Linda	60	,, ,,	,,	497	338	Connecticut, E.-U	A passagers, côtier, Nouvelle-Ecosse.
New Era	40	A roues latérales	,,	54	43	Chatham, N.B., 1871	,, rivière Miramichi, N.-B.
Laddie	35	Propulseur à hélice	,,	42	28	,, ,,	Remorqueur ,, ... ,,
Enterprise	23	A roues latérales	,,	72	35	Indian Town, N.B., 1871	Traversier, Millidgeville, N.-B.
La have	20	Propulseur à hélice	,,	47	32	Yarmouth, N.-E., 1871	Remorqueur, La Hève, N.-E.
Goliah	50	,, ,,	,,	114	40	Philadelphie, E.-U	,, port d'Halifax.
Unicorn	35	,, ,,	,,	46	20	East Port, E.-U., 1854	,, ,,
St. George	20	,, ,,	,,	37	18	St. George, N.B., 1871	,, port de St. Jean.
Fred Clinch	16	,, ,,	,,	13	3	Philadelphie, 1868	,, rivière Musquash, N.-B.

No. 3.—ETAT numérique des navires à vapeur perdus, démolis ou désarmés comme hors de service dans la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1871, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leurs tonnages effectif et enregistré, les lieux ou ils ont été construits et le lieu et la nature de l'accident.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieux et nature de l'accident.
Victoria	32	A roues latérales	Bois	95	83	Buckshoon, Ontario	Transport de bois de construction sur le lac Scugog ; brûlé au quai à Lindsay
Windsor	8	Barge à hélice	,,	61	50	Détroit, E.-U.	Barge à fret sur la rivière Détroit ; brûlé au quai.
Alex. Watson	18	Steamer à hélice	,,	109	69	Wallaceburg, Ontario	Steamer à passagers et à fret ; entre Wallaceburg et Détroit.
Essex	42	A roues latérales	,,	93	51	Windsor	Traversier entre Essex et Détroit ; mis en réparation.
John Gordon	32	Remorq. à hélice	,,	109	73	Buffalo, E.-U.	Remorqueur sur le port Colborne ; démoli et rebâti.
Sam Lewis	....	,, ,,	,,	115	....	......	Perdu dans la baie Georgienne ; n'avait pas été inspecté, pas de détail de la perte.
Ann Sisson	1	Roues latér. à pass.	,,	212	92	Aylmer, 1857	A Aylmer, hors de service.
Pierrepont	18	,, trav.	,,	112	42	Kingston, 1859	A Kingston.
Magnet	100	A hélice à fret	,,	336	274	Cité de Ohio, O., 1854	Coulé bas dans le c. Lach. ; s'est ouv. ch. de grain
John Greenway	26	Roues latér. à pass.	,,	37	28	Genève, N.-Y., 1843.	A Pictou ; brûlé au quai.
Gem	43	,, ,,	,,	116	28	Montréal	Brûlé à Rouse's Point, E.-U., en mai dernier ; auc. rap. offic. n'a été envoyé ; perte totale
Iraquois	106	,, ,,	,,	351	223	,,	Brûlé à Caughnawaga, 29 mars 1871 ; perte totale ; cause non connue.
Huron	98	,, ,,	,,	387	227	Sorel	Brûlé à l'écluse No. 2, canal de Beauharnois, 2 juin 1871 ; perte totale, une vie de perdue.
Magnet	53	Propulseur	,,	336	274	Cleveland	
Boliver	44	A hélice	Fer	704	479	Low Walker, Newcastle sur Tyne	Ce steamer a quitté la Puissance pour l'Angleterre.
Ouse	41	,,	,,	700	441	Hartlepool	" " "
Terrebonne	34	Roues latér., à pass	Bois	141	37	Montréal	Démoli.
Maskinonge	11	,, ,,	,,	30	20	Lotbinière	,,
L'Etoile	13	,, ,,	,,	57	21	Montréal	,,
Fashion	37	,, remorqueur.	,,	369	233	Sorel	,,

Ste. Anne	13	,, traver.	,,	34	Inconnu	Ste. Anne	,,
Helen	23	,, ,,	,,	135	,,	Trois-Rivières	,,
Whitehall	44	,, remorq.	,,	118	63	Sorel	,,
Lotbinier	60	,, à passa.	,,	205.87	139.58	Lotbinière	Brûlé à son quartier d'hiver.
St. Louis	25.84	,, remorq.	Bois	108	41	Lévis, 1854	Remorqueur entre Québec et Montréal; sa machine a été placée sur le steamer "Manitoba."
Unity	75	Remorq. du port	,,	58.24	39.61	,, 1856	Port de Québec; sa machine a été placée sur le remorqueur "Mersey."
Lady Colbrook (traversier, port de St. Jean	30	A roues latérales	,,	130	71	Carleton, N.-B., 1841	Brisé à Carleton, N.-B., 1871.
Lion (remorqueur, Richibouctou, N.-B.)	48	Propulseur à hélice	,,	42	10	Philadelphie, E.U., 1851	Echoué sur la barre de Richibouctou, N.-B., et sombré.
Tobique (steamer à passagers haut de la rivière St. Jean)	60	Roue à la poupe	,,	146	107	Hampden, E.U., 1860	Démoli à Frédéricton, N.-B.; sa machine a été ôtée pour être placée sur un nouveau steamer.

No. 4.—Mécaniciens de bateaux a vapeur.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 mars 1871; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leurs renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, et montant des droits.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits. $ cts.
Frank Lapointe	....	Troisième	1870	1	Barrie	Red River	Bur. de l'I. B. V.	Janvier 2	1 00
Geo. Collins	....	Deuxième	1867	2e Ex.	Orilla	Wenonah	Président	" 2	5 00
F. W. Waterfall	....	Première	1870	1er. certif.	Montréal	Brigadier	J. Samson	" 2	5 00
Geo. Ostant	Première	....	1863	8	Portage-du-Fort	Union Forwarding Co.	Bur. de l'I. B. V.	" 1er	1 00
David Labourier	....	Deuxième	1869	1	"	Alliance	"	"	1 00
Thos. Elliott	Troisième	....	1862	9	Brockville	John Bright	"	"	1 00
Andrew Shank	Deuxième	....	1865	6	Portsmouth	Osprey	"	"	2 00
John Miller	"	....	1865	6	Ile Desjardins	America	"	"	1 00
James Allen	....	Deuxième	1869	2	"	"	"	"	1 00
Joseph F. Taylor	Première	....	1861	10	Kingston	Dromedary	"	"	1 00
T. W. Hugo	....	Première	1869	3	"	Dalhousie	J. Taylor	"	5 00
Thos. Hickey	Troisième	....	1868	3	Ile Desjardins	City of London	"	"	5 00
T. B. Sherwin	....	Deuxième	1870	1	Toronto	Remorq. Novelty	Bur. de l'I. B. V.	"	1 00
Joseph Sherwin	....	"	1869	2	"	Algoma	"	"	1 00
S. S. Malcomson	Deuxième	....	1861	10	Hamilton	Osprey	"	"	1 00
Pierre Tour	"	....	1860	11	Sorel	Aid	"	Mars 29	1 00
Francis Belair	....	Première	1869	1	....	Rocket	X. Befort	Janv. 1er	1 00
Mayent Gillott	....	Deuxième	1869	1	....	Champion	"	"	1 00
Elie Dulac	....	Troisième	1860	1	....	Rover	"	"	1 00
Onézime Querry	Première	....	1860	11	....	Union	Bur. de l'I. B. V.	"	1 00
F. Mandrille	Deuxième	....	1860	11	....	Beaver	"	"	1 00
Pierre Berard	Troisième	....	1865	6	....	Royal	"	"	1 00
Maxime Clément	Première	....	1860	11	....	Gem	"	"	1 00
E. Desjardins	Deuxième	....	1860	11	....	Lincoln	"	"	2 00
E. Ritier	"	....	1860	11	....	New York	"	"	1 00
Charles Clément	....	Deuxième	1869	1	Sorel	Beaver	X. Befort	"	1 00
Pierre Blett, sen.	Troisième	....	1864	7	Lévis	Cygne	Bur. de l'I. B. V.	" 7	1 00
Thos. Poliquin	Première	....	1860	10	....	Str. Georgia	"	" 1er	1 00
Isidore Tanguay	Troisième	....	1867	4	....	"	"	"	1 00
Louis Fréchette	"	....	1867	4	....	Beaver	"	"	1 00
Thos. Gibb	Deuxième	....	1860	10	Québec	Providence	"	"	1 00
Guillaume Moreau	"	....	1860	10	St. Appollinaire	J. McKenzie	"	"	1 00
Francis Lavallier	Troisième	....	1860	10	Windsor	Gaspé	"	"	1 00

Achille Lemarille	......	Première	1870	1	Bécancour	Ste. Anne	X. Befort	,,	24	5 00
Albert Charbonneau	......	Deuxième	1870	1	Sorel	Remorqueur Montréal	,,	,,	24	5 00
Atcheson Kerr	Première	......	1860	11	Orilla	Emily May	Bur. de l'I. B. V.	,,	24	1 00
Ancil Mills	......	Première	1865	5 r., 2e ex.	Lindsay	Ranger	Président	......		5 00
Henry Thurston	......	,,	1868	3e ex.	Kingston	Eclipse	J. Taylor	Février	3	5 00
Charles Tozette	......	Deuxième	1868	3	,,	Dromedary	Bur. de l'I. B. V.	,,	3	1 00
Torrance Kerry	......	,,	1869	2	Pembroke	Pontiac	,,	,,	3	......
Charles Munroe	Deuxième	......	1860	11	Kingston	,,	,,	,,	3	1 00
*Asaie Brulle	......	Troisième	1870	1	Berthier	Berthier	X. Befort	,,	3	1 00
Joseph Dion	......	,,	1870	1	Sorel	New York	,,	,,	3	5 00
Peter Onderkirk	Troisième	......	1861	10	Brantford	Cariella	Bur. de l'I. B. V.	,,	13	1 00
Robert McMangh	,,	......	1870	1	Ste. Catherine	America	,,	,,	15	1 00
Richard Fairbairn	......	Troisième	1870	1	,,	......	,,	,,	15	1 00
Wm. Walsh	Deuxième	......	1865	6	,,	City of London	,,	,,	15	1 00
Asa Martin	Première	......	1860	11	Sorel	Milliny	,,	,,	15	1 00
Robert Cook	Troisième	......	1868	3	Owen Sound	Hero	,,	,,	17	1 00
John Hay	,,	......	1867	4	Toronto	Pas de steamer	,,	,,	21	2 00
James Curle	Deuxième	......	1862	9	Brockville	Bruno	,,	,,	21	3 00
Wm. Ward	......	Troisième	1871	60 jours	Kingston	Remorq. M. M. Wright	J. Taylor	,,	22	1 00
Jessie Eldridge	......	Première	1869	2	Port Rowan	Norfolk	Président	,,	25	5 00
Alex. McDonald	......	Deuxième	1869	2e ex.	Dundas	Florence	,,	,,	25	5 00
Thos. Stanton	......	Première	1869	2	Orilla	Remorqueur Mixer	Bur. de l'I.B. V.	Mars	4	1 00
George Scaman	......	Deuxième	1871	......	Port Hope	Bob Mills	Président	,,	6	1 00
Erastus Banks	......	Troisième	1871	......	Ste. Anne	Metamora	,,	,,	7	1 00
John Cockburn	......	,,	1871	......	Dundas	Aucun	,,	,,	7	1 00
Isaac Davis	Première	......	1860	11	Chatham	Emily May	Bur. de l'I. B. V.	,,	8	1 00
Robert McCaul	Deuxième	......	1867	3e r., 2e ex.	Kingston	Bruno	J. Taylor	,,	3	5 00
J. W. Jeffers	,,	......	1865	6	,,	Rochester	Bur. de l'I. B. V.	,,	3	1 00
John E. Bell	Troisième	......	1869	2	Ste. Catherine	Dalhousie	,,	,,	13	2 00
Joseph Rousseau	......	Troisième	1871	60 jours	Sorel	Canada	X. Befort	Fév.	25	1 00
John Coutsin	......	Deuxième	1871	60 jours	,,	Québec	,,	Mars	6	1 00
George Dunn	......	,,	1871	60 jours	Détroit	Gove	Président	,,	8	1 00
Fred. Dewsbury	Deuxième	......	1862	9	Kingston	Bristol	Bur. de l'I.B. V.	,,	13	1 00
James McArthur	......	Troisième	1869	2	......	......	,,	,,	13	1 00
Wm. Noyes	......	Deuxième	1867	4	Collingwood	Warbuno	,,	,,	13	1 00
Joseph C. Cosford	......	Troisième	1870	60 jours	Toronto	Aucun	Président	,,	13	1 00
Wm. Bell	Deuxième	......	1867	4	......	Algoma	Bur. de l'I. B.V.	,,	16	1 00
Wm. Wardell	......	Deuxième	......	1	Bell Ewart	Emily May	Président	,,	21	1 00
John G. Gossip	Deuxième	......	1869	60jrs., 2e ex.	Halifax	M. A. Starr	W. M. Smith	,,	10	1 00
T. W. Wells	......	Deuxième	1871	60jrs. 1er ex.	,,	,,	,,	,,	10	1 00
J. T. Wilson	......	,,	1870	......	Nouveau-Brunswick	Rothesay Castle	,,	,,	27	7 00
T. Marriotte	......	,,	1870	......	......	Princess of Wales	Bur. de l'I. B.V.	,,	27	7 00
John Bell	Troisième	......	1869	2	St. Jean, N.B	Remorqueur Sultan	,,	,,	27	2 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 juin 1871, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.		Honoraires.
										$ cts.
Jos. Filteau	Première	....	1860	11	Lévis	Remorqueur Tadousac	Bur. de l'I. B.V.	Mars	31	1 00
Jean Therioult	,,	....	1860	11	,,	Str. Gaspé	,,	,,	31	1 00
William Barbour	,,	....	1860	11	Québec	Str. Napoléon III	,,	,,	31	1 00
Thomas Ryan	Deuxième	....	1860	11	,,	Scierie	,,	,,	31	1 00
Timothée Roy	Troisième	....	1869	2	Lévis	Remorqueur Anglesea	,,	,,	31	1 00
Jean Nadeau	....	Première	1869	2	,,	2ème méc. du rem. Ranger	,,	,,	31	1 00
Joseph Lemieux	....	Troisième	1870	1	,,	3ème méc. du S Georgia	,,	,,	31	1 00
Thadée Beaubien	....	,,	1870	1	,,	Machine à vap. sur terre	,,	,,	31	1 00
John Burton	Première	....	1860	10	Montréal	Dagmar	,,	Sept.	17	1 00
Wm. McGower	,,	....	1865	5	Ottawa	Queen Victoria	,,	Janv.	1er	1 00
Michael Quinn	Deuxième	....	1865	5	Montréal	Brantford	,,	Avril	23	1 00
Hugh Doherty	Troisième	....	1860	11	Hamilton	Sans emploi	,,	,,	10	2 00
Louis Ladouceur	....	Deuxième	1870	1	St. André	Boston	T. Fessenden	,,	10	5 00
Joachim Bellefeuille	....	,,	1870	1	Beauharnois	Ottawa	,,	,,	10	5 00
George Bothwell	....	,,	1870	1	Durham	Oak	,,	,,	10	5 00
Francis Bellois	....	Première	1870	1	Montréal	Mary Ann	,,	,,	10	5 00
Nephthalie Lépine	....	Deuxième	1870	1	Carillon	Canada	,,	,,	10	5 00
John Smith	....	Première	1870	1	Montréal	Magnet	,,	,,	10	5 00
William Browne	Troisième	....	1866	5	Kingston	,,	Bur. de l'I. B.V.	,,	11	2 00
P. T. McManus	Deuxième	....	1865	6	Bath	Eclipse	,,	,,	11	1 00
Pierre Catelier	Troisième	....	1860	11	Lévis	Remorqueur City	,,	,,	15	1 00
Thomas P. Thompson	....	Deuxième	1871	60 ours	Québec	Secret	J. Samson	,,	15	1 00
Michel Burke	Troisième	....	1865	6	Lindsay	Victoria	,,	,,	15	2 00
Michel McFaull	,,	....	1865	6	Kingston	Norseman	,,	,,	15	1 00
John Painter	,,	....	1869	3	,,	Swan	,,	,,	15	1 00
Michael Madden	Deuxième	....	1860	11	,,	Norseman	,,	,,	15	2 00
George Johnson	....	Deuxième	1868	2	,,	Kitty Trail	Bur. de l'I. B.V.	,,	15	1 00
George Coons	....	,,	1870	60 jours	Buffalo	Annie Reid	Président	,,	15	1 00
Thomas Hudson	....	Première	1869	2	Collingwood	Sans emploi	,,	,,	15	5 00
J. D. Banks	Troisième	....	1868	3	Toronto	Metamora	Bur. de l'I. B.V.	,,	15	1 00
Joseph Johnson	....	Troisième	1871	60 jours	Belle Ewart	Sans emploi	Président	,,	18	1 00
John Chapman	....	,,	....	....	....	....	Bur. de l'I. B.V.	,,	18	1 00
Donald Smith	....	,,	....	....	....	....	....	,,	18	1 00
Alex. McArthur	....	,,	1870	1	Martintown	Hercules	Bur. de l'I. B.V.	,,	20	1 00
John Stevens	....	Première	1866	5	Bobcaygeon	Moulin	,,	,,	24	1 00
Henry Bartliff	Troisième	....	1867	4	Chatham	P. E. McKerral	,,	,,	24	2 00

J. S. Wright	....	Deuxième	1870	1	Toronto	Lady Franklin	Président	Mai	15	2 00
Robert Sloan	....	,,	1868	3	Kingston	Rochester	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
Thomas Murphy	....	Troisième	1871	60 jours	Newboro	Rose	J. Taylor	Avril	17	1 00
Delafield Dye	....	Deuxième	1871	60 jours	New-York	Simon Davis	....	,,	17	1 00
Philip Kenny	....	Troisième	1871	60 jours	Kingston	D. M. Mixer	....	,,	17	1 00
James Moffatt	....	Deuxième	1871	60 jours	,,	,,	....	,,	17	1 00
Charles Hood	....	,,	1869	60 jours	Toronto	Transit	Bur. de l'I. B. V.	,,	9	1 00
John Haley	....	Première	1871	60 jours	Indian Town, N.-B.	Speck	W. M. Smith	,,	4	1 00
William Atkins	....	,,	1871	60 jours	Annapolis	Ellsbury	,,	,,	18	1 00
Alonzo Allan	....	,,	1871	60 jours	Indian Town, N.-B.	Allida	,,	,,	11	1 00
John McMany	....	,,	1871	60 jours	St. Jean	Herald	,,	,,	8	1 00
E. Perkins	....	,,	1871	60 jours	Portland, N.-B.	Tiger	,,	,,	3	1 00
James Fox	....	,,	1871	60 jours	Liverpool, N.-E.	Daisy	,,	,,	3	1 00
William Turner	....	Deuxième	1871	60 jours	Toronto	Aucun	Président	,,	12	1 00
Joseph Brisson	....	Troisième	1871	60 jours	St. Pierre les Becq	Lawrence	J. Samson	,,	8	1 00
T. D. Finnegan	Première	....	1867	4	Québec	Str. Secret	Bur. de l'I. B. V.	Mai	12	1 00
William Belson	....	Troisième	1871	....	Chatham	Mary Ward	Président	,,	1er	5 00
George Seanan	....	Deuxième	1871	60 jours	Port Hope	Bob Mills	,,	Mars	6	1 00
John Lee	Deuxième	....	1866	5	Goderich	William Seymour	Bur. de l'I. B. V.	Mai	20	1 00
John Cockburn	....	Troisième	1871	60 js. 1er ex.	Dundas	Propulseur East	Président	Juin	3	1 00
Francis Allan	....	Deuxième	1871	60 jours	Montréal	Allan	T. Fessenden	Avril	29	1 00
Trifley Paquin	....	,,	1869	2	Deschambault	Doré	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
John C. Corquodale	....	,,	1871	60 jours	Toronto	H. M. Mixer	Président	Juin	6	1 00
J. B. Sequin	....	,,	1871	60 jours	Ryand	Oak	T. Fessenden	Mai	1	1 00
George Simmons	....	,,	1869	2	Newborn	Chaffy	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
Fred. Sharman	....	,,	1871	1er certif.	Lindsay	Champion	Président	Mai	27	1 00
Edward Perry	....	,,	1868	3	,,	Ogemah	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
J. B. Sequin	....	Troisième	1871	65 jours	Montréal	H. F. Bronson	T. Fessenden	Mai	1er	1 00
William Hopkins	Troisième	....	1860	5	Lindsay	Anglo Saxon	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
T. Robinson	,,	....	1868	3	Kingston	Sans emploi	,,	,,	1er	1 00
Joseph Clissold	....	Deuxième	1871	60 jours	Toronto	,,	Président	Avril	28	1 00
George Keats	....	,,	1871	60 jours	Lindsay	....	,,	,,	18	2 00
Silas Jacobs	....	,,	1871	60 jours	,,	Anglo Saxon	,,	Mai	23	1 00
Louis Paquint	....	Troisième	1871	60 jours	Deschambault	Royal	X. Befort	,,	30	1 00
James Meikle	Deuxième	....	1863	8	Rockburn	Acadia	Bur. de l'I. B. V.	Avril	8	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1871.

John Heward	Deuxième	....	1868	3	Jacket Harbor	Abyssinian	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
T. McCaffrey	,,	....	1868	3	Ogdensburg	Athenian	,,	,,	1er	1 00
Delafield Dye	....	Deuxième	1871	60 jours	Jacket Harbor	Simon Davies	J. Taylor	Avril	17	1 00
Philip Kenny	....	,,	1871	60 jours	Kingston	D. M. Mixer	,,	,,	17	1 00
Thomas Murphy	....	Troisième	1870	60 jours	Newboro	Rose	,,	,,	17	1 00
J. Meurice	Troisième	....	1860	11	Lévis	Rescue	Bur. de l'I. B. V.	Janv.	1er	1 00
L. Durocher	....	Deuxième	1869	2	Québec	Fairy	,,	,,	1er	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1871.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
									$ cts.
J. Chesnut		Troisième	1871	60 jours	Ste. Catherine	Enterprise	Président	Août 1er	1 00
A. K. Harris		Première	1869	2	Toronto	Bouquet	,,	,, 14	2 00
J. N. Thomas		,,	1869	2	Morristown, N.-E.	Bruce	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1er	1 00
William Cligg		,,	1871	60 jours	Dartmouth, N.-E.	Unicorn	W. M. Smith	Août 8	1 00
Hector L. McDonald		Deuxième	1871	60 jours	Wallaceburg		Président	,, 22	1 00
T. G. Reid	Troisième		1865	60 jours	,,		Bur. de l'I. B. V.	,, 22	1 00
George Scanan		Deuxième	1871	60 jours	Port Hope	Algoma	Président	,, 31	1 00
E. McMerrick		Première	1870	60 jours	Goderich	A. Houghton	,,	Sept. 1er	5 00
David Kite		Deuxième	1870	60 jours	Chatham	Sans emploi	,,	,, 1er	5 00
John Thorburn		,,	1871	60 jours	Goderich	William Seymour	,,	Août 27	1 00
P. Jardine		,,	1869	2	Pointe du Fort	Prince Arthur	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1er	1 00
Delafield Dye		,,	1871	60 jours	Jefferson	Simon Davis	J. Taylor	Avril 17	1 00
P. Kenny	Troisième		1871	60 jours	Kingston	Rose	,,	,, 17	1 00
John Ellis	Première		1871	60 jours	Pointe Perry	Ontario	Président	Sept. 16	1 00
M. Morrison	Deuxième		1871	60 jours	Niagara	City of Toronto	do	Sept. 25	1 00
W. Moir		Première	1871	,,	Halifax	Sans emploi	W. M. Smith	Juillet 12	1 00
D. McKay		,,	1871	,,	Pictou	Lion	,,	,, 12	1 00
E. Nelsson		,,	1871	,,	Chatham	Laddie	,,	,, 12	1 00
H. Orchard		,,	1871	,,	St. Jean, N.-B.	Enterprise	,,	,, 12	1 00
								Pour 1872.	
John Bell	Troisième	,,	1869	3	Newcastle	Sultan	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1er	1 00
George H. Riddle		,,	1871		Yarmouth	Remorq. C. W. Johnson	,,	,,	5 00
William Cligg		,,	1871		Halifax	Henry Hoover	,,	,,	5 00
J. Retallick		,,	1871		St. Jean	Onangonndy	,,	,,	1 00
William Moir		,,	1871		Halifax	Sans emploi	W. M. Smith	,,	5 00
Donald McKay		,,	1871		Pictou	Lion	,,	,,	5 00
Robert Neilson		,,	1871		Chatham	Laddie	,,	,,	5 00
Hiram Orchard		,,	1871		St. Jean, N.-B.	Enterprise	,,	,,	5 00
James Fox		,,	1871		Liverpool, N.-E.	Remorq. Daisy	,,	,,	7 00
William Atkins		,,	1871			Countess of Ellsbury	,,	,,	7 00
James Mowbray		,,	1871		St. Jean, N.-B.	Enterprise	Bur. de l'I. B. V.	,,	5 00
John McMurray		,,	1871		Gondola Point	J. C. Vail	,,	,,	7 00
Edward Perkins		,,	1871		St. Jean, N.-B.	Telegraph	,,	,,	7 00
Jessie Matthews	Deuxième		1868	3	Fredericton	Ida Whithier	,,	,,	1 00
George Dick		Deuxième	1871		Chatham	New Era	,,	,,	5 00
Alonzo Allan		Première	1871	2 ex.	St. Jean, N.-B.	Alida	,,	,,	5 00

Hugh McAfee	....	Deuxième	......	3	Portland, N.-E.	Hercules	"	"	1 00
David McKane	Troisième	....	1871	2e ex.	"	Enterprise	"	"	5 00
William John Pratt	....	Première	1870	1	St. Jean, N.-B.	Hiram Perry	"	"	1 00
William Robson	....	"	1869	2	"	Remorq. Relief	"	"	5 00
Alexander Wilson	Première	....	1868	3	"	May Queen	"	"	1 00
F. Thorn	....	Deuxième	1871	....	"	Antelope	"	"	5 00
Herman Allen	....	"	1870	1	"	Tiger	"	"	1 00
H. A. Hathaway	Première	....	1868	3	"	Empress	"	"	1 00
J. E. Porter	Deuxième	....	1868	3	"	Lincoln	"	"	1 00
J. C. Cumming	"	....	1868	3	"	General	"	"	1 00
J. B. Sinclair	Première	....	1868	3	"	Rothesay	"	"	1 00
Alexander McMurray	Deuxième	....	1868	3	"	Onangondy	"	"	1 00
Peter Sinclair	"	....	1868	3	"	"	"	"	1 00
Charles Rowe	....	Première	1871	....	"	Empress	"	"	5 00
Robert Porter	Deuxième	....	1868	3	"	David Weston	"	"	1 00
Robert McEwin	....	Première	1868	3	"	Remorq. Victor	"	"	1 00
H. E. Tapley	....	Deuxième	1869	2	"	Bessie B.	"	"	1 00
Alexander Close	....	Première	1868	3	"	Remorq. Neptune	"	"	1 00
Samuel William Smith	....	Deuxième	1871	1er certif.	St. George, N.-B.	Trader	"	"	5 00
Charles Cox	Deuxième	....	1868	3	St. Jean, N.-B.	Fawn	"	"	1 00
John Walsh	....	Deuxième	1868	3	"	Remorq. Dot	"	"	1 00
M. McAlier	....	Première	1868	3	"	Scierie	"	"	1 00
George Haddon	....	"	1868	3	"	Xanthus	"	"	1 00
D. B. Mays	....	"	1868	3	"	Ada G.	"	"	1 00
Alexander Eddy	Première	....	1871	2e ex.	"	Emperor	"	"	5 00
John Haley	....	Deuxième	1871	1er certif.	"	Speck	"	"	5 00
Alexander Wilson	....	Première	1870	1	"	Emperor	"	"	1 00
G. W. Allen	....	"	1871	1er certif.	Yarmouth	G. W. Johnson	"	"	5 00
E. McAlier	Deuxième	....	1871	2e ex.	St. Jean, N.-B.	Moulin	"	"	5 00
P. Stevenson	....	Première	1868	3	"	Olive	"	"	1 00
George W. Allen	....	"	1868	3	"	Pas de bateau	"	"	1 00
John Carrick	Deuxième	....	1868	3	"	Lincoln	"	"	1 00
John Ross	Première	....	1868	3	"	City of St. John	"	"	1 00
Thomas Roach	....	Deuxième	1871	2e ex.	Frédéricton	Enterprise	"	"	6 00
William Elliott	Deuxième	....	1868	3	"	Highlander	"	"	1 00
John Crestié	"	....	1868	3	"	Tobique	"	"	1 00
S. H. Gill	....	Première	1868	3	"	New Dominion	"	"	1 00
William S. Pratt	Première	....	1871	1	St. Jean, N.-B.	Rothesay	"	"	5 00
William Atkinson	....	Première	1871	2e ex.	Frédéricton	Forty-second	"	"	5 00
James Turner	Première	....	1868	3	Charlotte Town	St. Lawrence	"	"	1 00
John Bradbury	....	Première	1868	3	"	"	"	"	1 00
James Webster	Deuxième	....	1868	3	Pictou	Remorq. Dragon	"	"	1 00
A. McDonald	....	Troisième	1870	2	"	....	"	"	1 00
Duncan Gunn	Première	....	1868	3	St. Jean, N.-B.	Rothesay	"	"	1 00
John Anderson	Troisième	....	1868	3	Pictou	Tiger	"	"	1 00
John Cummings	Deuxième	....	1868	3	"	Princess of Wales	"	"	1 00
William Trail	....	Première	1868	3	"	"	"	"	1 00
William Sweaton	Deuxième	....	1868	3	"	Traversier May Flowers	"	"	1 00
David McFarlane	....	Deuxième	1871	3	"	Conqueror	"	"	5 00
Robert Russell	Troisième	....	1868	3	"	East Riding	"	"	1 00
E. Griffin	Deuxième	....	1868	3	Halifax	Unicorn	"	"	2 00

MÉCANICIENS DE BAT. À VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1871.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanic.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certif. cat.	Honoraires.
									$ cts.
George Burrowes		Deuxième		1	Halifax	Unicorn	Bur. de l'I. B. V.	Janv. 1er	5 00
William Morton		,,	1868	3	,,	Chebucto	,,	,,	1 00
William Wilson		,,			,,	Sir C. Ogle	,,	,,	5 00
E. F. Allen		Première	1871	1	,,	Richmond	,,	,,	5 00
A. Warner	Première		1868		,,	Lady Head	,,	,,	1 00
William Barry		Première	1868		,,	,,	,,	,,	1 00
Thomas Haviland		,,	1871	1er certif.		Teaser	,,	,,	5 00
William McMaster		,,	1871	1er certif.	Newcastle	Miramichi	,,	,,	5 00
F. J. Johnson					Yarmouth	Le Havre	,,	,,	5 00
James Cameron		Deuxième	1871	60 jours.	Collingwood	Fred Hotchkiss	Président	Août 1er	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1871.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanic.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certif. cat.	Honoraires.
Joseph Spenard		Deuxième	1871		St. Pierre	St. Pierre	Bur. de l'I. B. V.	Nov. 22	5 00
Louis Lamotte		,,	1860	12	Ste. Croix	National	,,	,, 22	1 00
Michel Dion		,,	1860	12	Lévis	Traversier Québec	,,	,, 22	1 00
S. Drysdale	Deuxième		1867	2e ex.	Québec	Napoléon III.	,,	,, 22	5 00
Germain Coté		Première	1870	2	Lévis	Powerful	,,	,, 22	1 00
Joseph Marchand	Troisième		1867	5	Champlain	Victoria	,,	,, 22	1 00
Isaïe Lemai	,,		1866	6	St. Edouard	Eugénie	,,	,, 22	1 00
Jean Therrioult	Première		1860	12	Lévis	Clyde	,,	,, 22	1 00
Joseph Cayen	Deuxième		1860	12	Port Neuf	Port Neuf	,,	,, 22	1 00
W. Arcand	,,		1860	12	Deschambault	Etoile	,,	,, 22	5 00
L. Desroches		Première	1871	2e ex.	Québec	Fairy	,,	,, 22	1 00
H. Lafleur	Deuxième		1860	12	St. Antoine	Remorqueur Napoléon	,,	,, 22	1 00
Napoléon Ouellet		Première	1870	2	Lévis	Remorqueur E. P. Doré	,,	,, 22	1 00
M. Lemai	Deuxième		1860	12	St. Antoine	St. Antoine, à passagers	,,	,, 22	1 00
R. Lord	Troisième		1868	4	Lotbinière	Remorqueur Eclipse	,,	,, 22	1 00
T. Stanley		Deuxième	1871	certif.	Québec	Napoleon III.	,,	,, 22	5 00
M. Fortier		Première	1869	3	Buckland	Remorqueur Marguerite.	,,	,, 22	5 00

F. Ouellet		Troisième	1871	1	Lévis	Advance	"	"	22	5 00
William Barbour	Première		1860	12	Québec	Napoleon III.	"	"	22	1 00
X. Boufort		Troisième	1871	1er certif.	Lévis	Traversier Québec	"	"	22	5 00
Joseph Denis		Première	1871	2	Sorel	New York	"	"	23	5 00
Theophile Dion		"	1869	3	St. Renaud	Moulins à vapeur	"	"	23	1 00
M. Fréchette	Deuxième		1860	12	St. Nicolas	Pointe Lévis	"	"	23	1 00
Simon Delisle	"		1860	12	Pte. Lévis	Traversier Québec	"	"	23	1 00
Guillaume Morreau	"		1860	12	St. Apolinaise	Engin	"	"	23	1 00
Joseph Lapointe	"		1860	12	Lévis	Victory	"	"	23	1 00
Ignace St. Pierre	Troisième		1860	12	"	Maid D'Orleans	"	"	23	1 00
Xavier Tanguay	"		1860	12	"	Hercules	"	"	23	1 00
F. Demerse		Deuxième	1870	2e ex.	"	Remorqueur Fairy	"	"	23	5 00
H. Bolduc	Troisième		1860	12	"	Str. à passagers George	"	"	23	1 00
Joseph Cayen		Deuxième	1871	1er certif.	"	Traversier Lévis	"	"	23	5 00
F. Thivierge	Troisième		1868	4	"	"	"	"	23	1 00
Josiah Rolph	Deuxième		1867	5	Québec	Str. Druid	"	"	23	1 00
Steven Carroll	Première		1860	12	"	"	"	"	23	1 00
W. H. Short	"		1863	3e ex.	Montréal	Sans emploi	"	"	23	5 00
John Bell	Troisième		1868	4	Québec	Steamers de la Police	"	"	23	1 00
W. Dussire	Deuxième		1860	12	Lévis	Remorqueur Dauntless	"	"	23	1 00
Pierre Audet	Troisième		1860	12	Québec	Manitoba	"	"	23	1 00
F. Dion		Deuxième	1869	3	Lévis	Sans emploi	"	"	24	2 00
E. Many	Première		1860	11	"	Str. Secret	"	"	24	1 00
V. Chariand		Première	1868	2e ex.	St. Jean	St. Andrew	"	"	24	5 00
W. Lacroix	Deuxième		1860	12	Lévis	St. Roch	"	"	24	1 00
E. Auger		Première	1868	3e ex.	"	Tadousac	"	"	24	5 00
L. Moireau		Deuxième	1870	2e ex.	"	Bemorqueur Hope	"	"	24	1 00
J. Nadeau		Première	1869	2e ex.	"	Remorqueur St. Charles	"	"	24	1 00
T. Thompson		"	1870	2e ex.	"	Str. Secret	"	"	24	8 00
T. Roy			1868	3e ex.	"	Traversier Arctic	"	"	24	5 00
J. Lapointe		Première	1868	4	"	Remorqueur Mars	"	"	24	1 00
T. Lacroix	Deuxième		1860	12	St. Jean	Remorqueur Samson	"	"	24	1 00
W. Lacroix	"		1860	12	Lévis	Trav. Prince Edouard	"	"	24	1 00
J. Filteau	Première		1860	12	"	Remorqueur Tadoussac	"	"	24	1 00
T. Short	"		1871	1er certif.	Montréal	Oxford	"	"	23	5 00
E. Filteau	Troisième		1871	1er certif.	Lévis	Ranger	"	"	23	5 00
E. Samson		Troisième	1871	1er certif.	"	Str. Secret	"	"	23	5 00
A. Samson		"	1866	6	"	Conqueror	"	"	23	1 00
A. Ray		Première	1868	4	"	"	"	"	23	1 00
M. Flamand	Troisième		1871	2e ex.	"	Str. Secret	"	"	23	5 00
J. Boldue	"		1869	2e ex.	"	Remorqueur Québec	"	"	23	5 00
O. Langlois		Première	1869	3e ex.	"	Remorqueur Amanda	"	"	23	5 00
A. Coté		Troisième	1871	1er certif.	"	Travers. Notre Dame	"	"	23	5 00
J. Wool		Première	1869	3	"	Moulin à vapeur	"	"	23	2 00
P. Langlois		Troisième	1871	1er certif.	Québec	Remorqueur Ranger	"	"	23	5 00
R. St. Hilaire		Première	1868	4	Lévis	Remorqueur Kate	"	"	24	1 00
M. Aubin	Deuxième		1860	12	St. Nicolas	St. Nicholas	"	"	24	1 00
T. Terrault	Troisième		1868	4	Lévis	Remorqueur Phœnix	"	"	24	1 00
August Coté	"		1860	12	"	Remorqueur Scotchman	"	"	24	2 00
T. Goles	"		1869	5	"	Remorqueur Massy	"	"	24	2 00
T. Milne		Première	1868	4	Québec	Manufacture publique	"	"	24	1 00

MÉCANICIENS de BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1871.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
									$ cts.
J. Contois		Deuxième	1871	1	Sorel	Québec	Bur. de l'I.B. à V.	Nov. 24	8 00
J. H. Leslie	Première		1860	2 ex.	Montréal	Louis Renaud	,,	,, 24	5 00
N. Piché		Troisième	1871	1er certif.	,,	M. K. D.	,,	,, 24	5 00
E. Castonguay		Deuxième	1870	2 ex.	,,	Remorqueur Relief	,,	,, 24	5 00
L. Bellerive	Troisième		1867	5	,,	Merritt	,,	,, 24	2 00
F. Allard		Deuxième	1869	2	Sorel	Remorqueur Montréal	,,	,, 27	5 00
S. Charbonneau		Première	1869	2	,,	Trois-Rivières	,,	,, 27	5 00
								Pour 1871.	
J. Hamilton		,,	1871	1er certif.	Montréal	Pas d'emploi	,,	Nov. 27	5 00
H. Brulé		,,	1870	2 ex.	Sorel	Berthier	,,	,, 27	8 00
								Pour 1872.	
J. Arcand		Première	1869	2 ex.	,,	Rivière du Loup	,,	Nov. 27	1 00
M. Sheridan		Deuxième	1870	2 ex.	,,	Montréal	,,	,, 27	5 00
C. Clement		Première	1869	2 ex.	,,	,,	,,	,, 27	5 00
A. Marchand		,,	1868	2 ex.	Montréal	Champion	,,	,, 27	5 00
J. Hamelin		Deuxième	1870	2 ex.	,,	Magnet	,,	,, 27	5 00
J. Ritche	Troisième		1869	2 ex.	Halifax	Flamborough	,,	,, 27	2 00
T. Jones		Première	1869	2 ex.	,,	,,	,,	,, 27	2 00
E. Champagne	Deuxième		1860	12	Montréal	Longueil	,,	,, 27	1 00
J. Burton	Première		1860	12	,,	Prince of Wales	,,	,, 27	1 00
A. McRobert		Deuxième	1860	12	Chateauguay	Maid of Canada	,,	,, 27	3 00
Samuel Quigg	Deuxième		1862	10	Beauharnois	Champion	,,	,, 27	1 00
James Quigg	,,		1860	12	,,	Aurora	,,	,, 27	1 00
F. Lacroix	Troisième		1860	12	Trois-Rivières	Aucun bateau	,,	,, 27	1 00
P. Lacroix	,,		1865	7	,,	Nowaseil	,,	,, 27	1 00
E. Ritter	Deuxième		1860	12	Sorel	L'Assomption	,,	,, 27	1 00
L. Lacombe	Troisième		1861	11	,,	Hope	,,	,, 27	1 00
M. Ducasse	Deuxème		1864	8	,,	Star	,,	,, 27	1 00
L. Arssin, sen.	,,		1860	12	,,	Richelieu	,,	,, 27	1 00
L. Arssin	Troisième		1865	7	,,	Sans emploi	,,	,, 27	1 00
C. Gendron		Première	1870	2	,,	La Senecal	,,	,, 27	1 00
A. Martin	Troisième		1862	10	,,	Montréal	,,	,, 27	1 00
O. Querry	Première		1860	12	Sorel	Union	,,	,, 27	1 00
P. Trompe	Troisième		1864	8	,,	Champlain	,,	,, 27	1 00
O. Lamotte	,,		1864	8	,,	Union	,,	,, 27	1 00
P. Toin	Deuxième		1860	12	,,	Albert	,,	,, 27	1 00

Ed. Denis	Troisième		1865	7	,,	New York	,,	,,	27	1 00
C. Matte	Deuxième		1860	12	,,	Whitehall	,,	,,	27	1 00
Narcisse Dédoir	Troisième		1860	12	,,	Ne sert pas sur bateau	,,	,,	27	1 00
L. Lacroix	,,		1867	5	Trois-Rivières	Arthur	,,	,,	27	1 00
J. B. Couter	,,		1860	12	Sorel	Sans emploi	,,	,,	27	1 00
L. Roudian	,,		1864	8	,,	Remorqueur New York	,,	,,	27	1 00
P. Blette	,,		1864	8	,,	Cygne	,,	,,	27	1 00
J. R. Gendron	,,		1865	7	,,	Relief	,,	,,	27	1 00
A. Ducharme	,,		1867	5	,,	Carillon	,,	,,	27	1 00
*Elie Dulac	,,		1869	3	,,	Champlain	,,	,,	27	1 00
A. Leflèche	Deuxième		1860	12	,,	Terrebonne	,,	,,	27	1 00
J. Denis	,,		1864	8	,,	Bismark	,,	,,	27	1 00
A. Lemotville		Première	1870	2	Trois-Rivières	Lavalle	,,	,,	27	1 00
Tripley Paquin		,,	1870	12	Québec	Doré	,,	,,	27	1 00
J. R. Lafleur		,,	1869	3	Sorel	Charlotte	,,	,,	27	1 00
J. Dion		,,	1869	3	,,	Albert	,,	,,	27	1 00
X. J. Marie		,,	1869	3	,,	Hope	,,	,,	27	1 00
L. Dumas	Deuxième		1860	12	,,	Chambly	,,	,,	27	1 00
P. Lablanc	Troisième		1860	12	Trois-Rivières	Dixie	,,	,,	27	1 00
M. Clement	Première		1860	12	Sorel	Tourville	,,	,,	27	1 00
F. Chapdelaine	,,		1860	12	,,	Canada	,,	,,	27	1 00
F. Gendron	Deuxième		1860	12	,,	Carillon	,,	,,	27	1 00
A. Martin	Première		1860	12	,,	Sans emploi	,,	,,	27	1 00
A. Ginac	Troisième		1865	7	,,	Carter	,,	,,	27	1 00
P. Ellenburg			1865	7	,,	Ignace Tyler	,,	,,	27	1 00
P. Melotte			1860	12	,,	King Bird	,,	,,	27	1 00
P. Robert			1867	5	,,	Bismark	,,	,,	28	1 00
N. Beaudit			1867	5	,,	Mack	,,	,,	27	1 00
R. Susiner	Deuxième		1860	12	,,	Fire Fly	,,	,,	27	1 00
S. Terrien	Troisième		1860	12	,,	Maskenonge	,,	,,	27	1 00
A. St. Martin	Deuxième		1865	7	,,	Sans emploi	,,	,,	27	1 00
J. B. Matte	Troisième		1864	8	,,	Québec	,,	,,	27	1 00
Peter Dunn	Première		1865	7	,,	Montréal	,,	,,	27	1 00
J. Fortin	Troisième		1861	11	,,	Ignace Tyler	,,	,,	27	1 00
P. St. Michel		Première	1871	1	,,	Ne sert pas sur bateau	,,	,,	27	1 00
F. Mandrille	Deuxième		1860	12	,,		,,	,,	27	1 00
J. Paquet	,,		1860	12	,,	La Prairie	,,	,,	27	1 00
N. Drew	Troisième		1869	2e ex.	Montréal	Adolphus	,,	,,	27	7 00
A. Lalouche		Deuxième	1871	1er certif.	,,	Remorqueur Aid	,,	,,	27	5 00
J. B. Sequin		,,	1871	1er certif.	Rigaud	Remorqueur Arctic	,,	,,	27	7 00
J. B. Sequin		,,	1871	1er certif.	Montréal	Branson	,,	,,	28	7 00
T. Drysdale		,,	1871	1er certif.	Châteauguay	L. Renaud	,,	,,	28	5 00
X. Charbonneau	Deuxième		1860	12	Sorel	Trois-Rivières	,,	,,	28	1 00
J. Brulle	Troisième		1869	3	,,	Berthier	,,	,,	28	1 00
F. Bellair		Première	1869	3	,,	L'Outarde	,,	,,	28	1 00
F. Theban		,,	1868	4	,,	Meteor	,,	,,	28	1 00
M. Leclair	Deuxième		1860	12	,,	Berthier	,,	,,	28	1 00
T. Chapdelaine fils		Troisième	1871	1	,,	Canada	,,	,,	28	1 00
P. Chalond		Deuxième	1871	1er certif.	Montréal	Bytown	,,	,,	28	5 00
M. Roy	Deuxième		1860	12	,,	Alliance	,,	,,	28	1 00
J Cayen	,,		1862	10	,,	Ne sert pas sur bateau	,,	,,	28	1 00

Mécaniciens de Bat. a vap.—Examens et renouvellements, pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1871.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.		Droits.
										$ cts.
George Menish	Deuxième		1862	10	Montréal	Passport	Bur. de l'inspect.	Nov.	28	1 00
J. Alexander	"		1865	7	"	St. Helen	"	"	28	1 00
E. Roy		Première	1869	3	"	Beauharnois	"	"	28	1 00
A. Goulest	Deuxième		1865	2e ex.	Aylmer	Monitor	"	Déc.	1	5 00
J. Demers		Troisième	1869	3	"	"	"	"	1	1 00
R. Nash		Deuxième	1870	2e ex.	Morrisburg	Louisa	"	"	1	5 00
A. Snider	Troisième		1866	6	Lachine	Dagma	"	"	2	1 00
William McGowan	Première		1865	7	Ottawa	Queen Victoria	"	"	2	1 00
S. McElray		Première	1867	5	"	Alexander	"	"	2	1 00
George Cochran		Troisième	1868	4	Prescott	East	"	"	2	1 00
J. B. Malier	Première		1860	12	Berthier	England	"	"	2	2 00
William Frechette		Première	1860	12	St. Nicolas	St. Andrew	"	"	2	1 00
P. Doyle		"	1871	1er certif.	Pictou	Secret	"	"	2	5 00
A. Charbonneau	Deuxième		1860	12	Sorel	Emerald	"	"	2	1 00
J. Key		Deuxième	1870	2e ex.	Cornwall	Jessie Cassels	"	"	2	5 00
J. Quigley		Première	1869	3	Kingston	Carlyle	"	"	2	1 00
T. Murphy		Troisième	1871	4–60 jours.	Newboro	Rose	J. Taylor	"	5	2 00
M. Roy	Deuxième		1860	12	Montréal	William	Bur. de l'inspect.	"	5	1 00
W. F. Robinson		Première	1868	4	Pictou	Victory	"	"	5	1 00
Wm. Sullivan		"	1868	4	Kingston	Rose	"	"	5	1 00
A. Rochefort		"	1867	5	"	Robert Anglin	"	"	5	1 00
P. Lemaire	Deuxième		1867	5	Prescott	St. John Baptiste	"	"	5	1 00
F. Sommerville	"		1871	1er certif.	Pictou	Bay de Quinté	"	"	5	5 00
S. D. Davis		Deuxième	1871	1er certif.	Duck Island	S. Davis	"	"	6	5 00
J. McEwan		Première	1870	2	Kingston	Carlyle	"	"	6	1 00
L. Black		Deuxième	1871	1	Brockville	Eva	"	"	6	1 00
J. Russell		"	1870	2	Elgin	Remorqueur Frances	"	"	6	1 00
D. Magden	Troisième		1867	5	S. Crawley	Frances	"	"	6	1 00
G. P. Simmons		Première	1871	2e ex.	Bedford Mills	Elenor	"	"	6	5 00
T. Murphy		Troisième	1871	Conf.	Newboro	Caroline	"	"	6	5 00
P. McNance		Deuxième	1870	2e ex.	Perth	Elswood	"	"	6	5 00
A. Milne	Deuxième		1862	9	Kingston	Pierrepoint	"	"	6	1 00
P. Kenny		Troisième	1871	Conf.	"	Rose	"	"	6	5 00
William Hurst		Première	1871	2e ex.	"	Kitty Trail	"	"	6	5 00
T. Smith	Troisième		1862	10	Ile Desjardins	Highlander	"	"	6	1 00
J. Hickey	Deuxième		1862	10	"	William	"	"	6	1 00

J. Oreilly	Troisième		1867	5	„	Wellington	„	„	6	1 00
William Johnson	Deuxième		1864	8	„	Ne sert pas sur bateau	„	„	6	1 00
T. O'Reilly	Troisième		1865	7	„	J. A. McDonald	„	„	6	1 00
J. H. Dickson	„		1870	2e ex.	„	„	„	„	6	5 00
O. Prieur	„	Deuxième	1868	4	„	City of Hamilton	„	„	6	1 00
S. Keely	„	Troisième	1870	4–60 jours.	Cornwall	J. A. McDonald	J. Taylor	Mars	9	
								Pour 1872.		4 00
F. Therioult	Deuxième		1866	6	Ile des jardins	City of Hamilton	Bureau de l'insp.	Déc.	6	1 00
G. Johnson		Troisième	1871	1er ex.	„	H. A. Calvin	„	„	6	5 00
P. Pendergrast		„	1871	4–60 jours.	Cornwall	Wellington	„	„	6	8 00
J. Doran	Deuxième		1860	12	Kingston	Watertown	„	„	6	1 00
J. Johnson	„		1871	2e ex.	Ile des jardins	H. A. Calvin	„	„	6	5 00
J. Simmons		Troisième	1869	3	„	Highlander	„	„	6	1 00
Wm. Derry	Troisième		1869	3	Kingston	Remorqueur Wren	„	„	6	1 00
S. Barlow		Troisième	1869	3	„	Ellswater	„	„	6	1 00
William Kelly		Première	1866	2e ex.	Ile des jardins	William	„	„	6	5 00
J. Bower		„	1865	7	Belleville	Prince Edward	„	„	6	1 00
E. Adams		„	1871	1er cert.	Kingston	Ne sert pas sur bateau	„	„	6	5 00
J. Redner		Deuxième	1870	2e ex.	Belleville	Ellen Jeffers	„	„	6	5 00
Robert McCaul	Deuxième		1869	3	Kingston	P. Magnet	„	„	6	1 00
H. Burns	Troisième		1868	4	„	Norfolk	„	„	6	1 00
P. Power		Première	1868	4	„	Elévateur	„	„	6	1 00
M. McFaul	Troisième		1865	7	„	„	„	„	6	1 00
R. McBride	„		1863	9	„	Rochester	„	„	7	1 00
A. McBride	Deuxième		1863	9	„	Magnet	„	„	7	1 00
J. Carroll		Deuxième	1871	1er cert.	„	Rose	„	„	7	5 00
R. Hogan		Troisième	1871	1er "	Lachine	St. Helens	„	„	7	5 00
M. Blondin	Troisième		1866	6	„	Indian	„	„	7	1 00
D. Donelly	„		1863	9	Kingston	Gazelle	„	„	7	1 00
J. Booth	Deuxième		1861	11	Dundas	Rochester	„	„	7	1 00
T. Murphy	Troisième		1868	4	Kingston	Lilly Kerr	„	„	7	1 00
J. Moffatt		Deuxième	1871	1	„	Prince Alfred	„	„	7	5 00
M. Quinn	Deuxième		1860	12	Montréal	Brantford	„	„	7	1 00
F. Muuro	„		1862	10	Ile Howe	Hercules	„	„	7	1 00
J. Miller	„		1865	7	Ile des jardins	America	„	„	7	1 00
W. E. Swales	„		1863	9	Kingston	Sans emploi	„	„	7	1 00
S. Wadsworth	„		1862	10	Hamburg	Corinthian	„	„	7	1 00
T. Corrigan	Troisième		1867	5	Ottawa	Quail	„	„	7	1 00
J. Painter	„		1868	4	Kingston	Nile	„	„	7	1 00
J. Arnold		Première	1869	2e ex.	„	Pictou	„	„	7	1 00
L. O'Brien	Troisième		1865	7	„	Elévateur	„	„	7	1 00
T. Elliott	„		1863	9	„	J. Bright	„	„	7	1 00
J. Allen		Deuxième	1869	3	Ile des jardins	America	„	„	7	1 00
Edmund Roy		Troisième	1860	1	Montréal	Corinthian	„	„	7	1 00
P. T. McManns	Deuxième		1865	7	Bath	Pictou	„	„	7	1 00
H. Robertson	„		1866	6	Kingston	Baie de Quinté	„	„	7	1 00
William Milne	Troisième		1864	8	„	Avon	„	„	7	1 00
G. Johnson		Deuxième	1868	4	„	Nile	„	„	7	1 00
W. Plume		Troisième	1870	1	„	Enterprise	„	„	7	1 00
J. Jameson		Première	1869	3	„	H. Mixer	„	„	7	1 00
C. Scott		Deuxième	1871	1er cert.	Manoelt	Indian	„	„	7	5 00

MECANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1871—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certif-cat.		Droits.
										$ cts.
J. Matthews	....	Deuxième	1869	3	Kingston	Moulin à vapeur	Bur. de l'inspect.	Déc.	7	1 00
P. Kilcawley	....	„	1871	1er cert.	„	„	„	„	7	5 00
P. Commerton	....	Première	1868	4	„	John Greenay	„	„	7	1 00
J. Hardy	Troisième	....	1865	7	„	Magnet	„	„	7	2 00
J. Murray	Deuxième	....	1860	12	„	Spartan	„	„	7	1 00
R. Sloan	....	Première	1867	2e ex.	„	Baie de Quinté	„	„	7	5 00
J. Gallivan	Troisième	....	1865	7	„	Elévateur	„	„	7	1 00
J. Smith	....	Deuxième	1870	2	Montréal	Corinthian	„	„	7	1 00
William Cunningham	....	Première	1869	3e ex.	Kingston	Banshee	„	„	7	5 00
A. McArthur	....	Troisième	1869	3	Glengarry	Hercules	„	„	7	5 00
J. Sherwin	....	Première	1869	2e ex.	Toronto	Remorqueur Wales	„	„	7	5 00
David Sutherland	Deuxième	....	1860	12	Chatham	P. C. Clark	„	„	7	1 00
Isaac Davis	Première	....	1861	11	„	Frances Smith	„	„	7	1 00
John Ellis	Troisième	....	1871	2e ex.	Pointe Perry	Ontario	„	„	7	8 00
J. F. Cocrin	....	Troisième	1871	1	„	Ranger	„	„	7	8 00
George Craudell	Troisième	....	1860	12	Lindsay	Commodore	„	„	7	1 00
D. Walker	....	Deuxième	1871	2e ex.	„	Samson	„	„	7	8 00
C. Swainson	....	„	1870	2	Bell Ewart	Emily Dunham	„	„	7	1 00
Joseph Johnson	....	„	.....	....	....	....	„	„	7	8 00
William Black	Troisième	....	1869	23	Montréal	Bruno	„	„	8	1 00
E. Graham	....	Deuxième	1871	2e ex.	„	„	„	„	8	5 00
William Ellis	....	Troisième	1871	1er cert.	Pointe Perry	Champion	„	„	8	5 00
William Edington	....	Première	1868	4	Keene	Otomabee	„	„	8	2 00
F. Lapointe	....	Deuxième	1871	2e ex.	Toronto	Prince Alfred	„	„	8	5 00
James Sherwin	....	„	.....	....	....	....	„	„	8	1 00
George Scanan	....	„	1871	3	Port Hope	....	Président	„	8	2 00
Isaac Dunham	....	Première	1868	4	Owen Sound	Champion	Bur. de l'inspect.	„	8	1 00
P. Surcott	....	Deuxième	1871	1er cert.	Montréal	Europe	„	„	8	5 00
R. Cook	Troisième	....	1868	4	Owen Sound	Champion	„	„	8	1 00
Edwin Perry	....	Première	1868	3e ex.	Lindsay	Ogenah	„	„	8	5 00
William Turner	....	Deuxième	1871	Conf.	Toronto	Ne sert pas sur bateau	„	„	8	5 00
Leon Dion	....	„	1871	1er cert.	Otomabee	Alic	„	„	8	5 00
Andrew Kerr	Première	....	1861	11	Orilla	Emily May	„	„	11	1 00
Allen Cameron	Deuxième	....	1865	7	Toronto	Frances Smith	„	„	11	1 00
H. Hoode	....	Première	1868	4	Lévis	Remorqueur Midge	„	„	12	1 00
M. Lapointe	....	„	1868	4	„	„ Hector	„	„	12	1 00

E. Costin		,,	1868	4	,,	,, Shop	,,	,,	12	1 00
F. Lahey	Deuxième		1860	12	,,	,, Powerful	,,	,,	12	1 00
L. Gagnon	Troisième		1860	12	St. Nicholas	,, William	,,	,,	12	2 00
Walter Hunter	Troisième		1865	7	Wallaceburg	Remorqueur Héro	,,	,,	13	1 00
J. McDonald		Première	1870	2e ex.	Pointe Lambton	E. S. Stoddart	,,	,,	13	5 00
A. Robert	Première		1861	11	Dover	Silver Spray	,,	,,	13	2 00
D. F. McDonald		Troisième	1871	1er cert.	Pointe Lambton	E. S. Stoddart	,,	,,	13	5 00
George Smith		Deuxième	1868	4	Wallaceburg	Remorqueur Reindeer	,,	,,	13	1 00
A. Heywood		,,	1870	2	,,	Philo Bennett	,,	,,	13	1 00
J. Roderick		Première	1870	2e ex.	,,	River King	,,	,,	13	5 00
J. Robert		Troisième	1871	1er cert.	Chatham	Silver Spray	,,	,,	13	5 00
George Yeates		,,	1871	1er cert.	,,	E. L. Stoddard	,,	,,	13	5 00
T. Head	Deuxième		1861	11	Windsor	City of Montreal	,,	,,	13	1 00
James W. Wilson		Première	1870	2e ex.	Petrolia	Algoma	,,	,,	14	8 00
J. Hammon	Deuxième		1867	5	Windsor	Great Western	,,	,,	14	1 00
Robert Watt		Deuxième	1870	1	Chatham	City of Montreal	,,	,,	14	1 00
Felix Jones		Première	1869	2e ex.	Amherstburg	Rob Hackett	,,	,,	14	5 00
G. Francombe	Première		1862	10	Windsor	Union	,,	,,	14	1 00
J. Francombe	,,		1862	10	,,	City of Montreal	,,	,,	14	2 00
R. Banfield	Troisième		1867	5	Sarnia	Alexander Jones	,,	,,	14	3 00
J. Craig	,,		1867	5	Windsor	Great Western	,,	,,	14	1 00
David McDonald	Première		1866	6	,,	,,	,,	,,	14	1 00
J. Pork	Troisième		1865	7	,,	,,	,,	,,	14	1 00
J. McDougall		Deuxième	1868	2e ex.	Wallaceburg	Remorqueur Héro	,,	,,	15	5 00
C. Lark	Troisième		1868	5	Windsor	Union	,,	,,	15	1 00
R. Rankin		Deuxième	1870	2e ex.	Dresden	Barge à vapeur Eveat	,,	,,	15	5 00
William Belson		Troisième	1871	1	Chatham	Mary Ward	,,	,,	15	1 00
E. Reilly	Deuxième		1863	9	Pointe Edward	W. S. Spicer	,,	,,	15	1 00
Henry Odette		Première	1870	2	Sarnia	Sea Gull	,,	,,	15	1 00
David Kite		,,	1870	2e ex.	Chatham	E. Windsor	,,	,,	15	1 00
P. Fitzgibbon		Troisième	1869	2e ex.	Pointe Edward	W. S. Spicer	,,	,,	15	5 00
H. Doherty	Troisième		1860	12	Hamilton	Ontario	,,	,,	18	1 00
S. Murphy		Deuxième	1868	4	Kingston	Rescue	,,	,,	18	1 00
A. McDonald		Première	1869	2e ex.	Dundas	Chicora	,,	,,	18	5 00
S. S. Malcomson	Deuxième		1861	11	Hamilton	East	,,	,,	18	1 00
J. Cockburn		Troisième	1871	1	Dundas	,,	,,	,,	18	5 00
J. Sharpe	Deuxième		1865	7	Wellington Square	Mary Ward	,,	,,	18	1 00
A. Sharpe	Troisième		1868	2e ex.	,,	Remorqueur Wales	,,	,,	18	5 00
J. McCallum		Premiére	1871	2e ex.	Goderich	Seymour	,,	,,	18	5 00
A. Williamson		Deuxième	1869	3	,,	Prince Alfred	,,	,,	19	1 00
J. Taylor	Première		1861	11	Kingston	Chickluna	,,	,,	19	1 00
D. Dunbar	Troisième		1866	6	Montréal	Georgian	,,	,,	19	2 00
A. Meinsh		Première	1868	2e ex.	,,	,,	,,	,,	19	6 00
J. Hazlett		,,	1869	3	Ile Desjardins	Chickluna	,,	,,	19	5 00
W. Scott	Deuxième		1869	3	Hamilton	Osprey	,,	,,	19	2 00
H. Morrison		Première	1869	3	Dundas	Argyle	,,	,,	19	1 00
S. Malcomson	Troisième		1869	2	Hamilton	Acadia	,,	,,	19	1 00
Napoleon Doré		Troisiéme	1871	1	Lachine	Osprey	,,	,,	19	5 00
William Walsh	Deuxième		1865	7	Ste. Catherine	City of London	,,	,,	19	1 00
Oliver P. St. John	Troisième		1868	3	,,	Dominion	,,	,,	19	1 00
T. Toussin		Troisième	1871	1	Montréal	City of London	,,	,,	20	5 00

MÉCANICIENS DE BAT. À. VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1871.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre de renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer, sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits.
									$ cts.
William Ross		Première	1869	3	Port Robinson	T. R. Secord	Bur. de l'inspect.	Déc. 20	1 00
J. Ross		"	1868	4	"	W. Ross	"	" 20	1 00
D. Wilcox		"	1867	5	Port Colbourne	Ada Carter	"	" 20	1 00
S. R. Norcross	Troisième		1863	8	"	S. Neelan	"	" 20	1 00
T. Good		Troisième	1871	1	"	"	"	" 20	5 00
R. R. Norcross		Première	1869	2	"	Agnes McMahan	"	" 20	5 00
W. S. Fletcher	Troisième		1865	7	Ste. Catherine	Watson	"	" 21	1 00
T. Hickie	"		1868	4	Ile des Jardins	Dromedary	"	" 21	1 00
J. Gillie		Première	1871	2e ex.	Kingston	"	"	" 21	5 00
W. McGuiness		"	1864	5	Set. Catherine	Remorqueur C. F. Carter	"	" 21	1 00
W. H. Jones	Troisième		1862	10	"	W. A. Routh	"	" 21	1 00
Nelson Bush	"		1864	8	Dunville	Remorqueur Lion	"	" 21	1 00
Alfred Coons		Troisième	1870	2	Port Dalhousie	"	"	" 21	1 00
J. H. Smith		Non-classé			Port Colbourne	Clara Carter	"	" 21	5 00
J. Swanson		Première	1869	3	Dunville	Remorqueur Jessie	"	" 21	1 00
R. Cameron	Troisième		1864	8	"	Dover	"	" 21	1 00
J. A. May	Deuxième		1864	8	Fort Erié	International	"	" 21	4 00
D. Ireland	Troisième		1864	8	"	"	"	" 21	4 00
William Bell	Deuxième		1868	4	Collingwood	Cumberland	"	" 21	1 00
E. Wright	Troisième		1868	4	Ste. Catherine	America	"	" 21	1 00
F. Green		Troisième	1871	1	Dunville	Jessie	"	" 21	5 00
T. W. Hugo		Première	1868	3e ex.	Kingston	City of London	"	" 21	1 00
W. Townsend	Troisième		1861	11	Port Dalhousie	Norris	"	" 21	1 00
S. McLean		Première	1867	3e ex.	Kingston	Dominion	"	" 21	5 00
J. McMangh	Deuxième		1865	7	Ste. Catherine	Scotia	"	" 21	1 00
Edward Bacon	Troisième		1869	4	"	Europe	"	" 21	1 00
William Bampton		Deuxième	1870	2	Dunville	W. T. Robb	"	" 21	1 00
Samuel Fletcher		Première	1865	7	Port Robinson	Minerva	"	" 21	1 00
J. Bampton		Troisième	1871	1er cert.	Ste. Catherine	None	"	" 21	5 00
G. Poor		Première	1863	9	Welland	St. Clair	"	" 21	1 00
Richard Fairbairn		Troisième	1871	1er cert.	"	"	"	" 21	5 00
William Salcott		"	1869	3	Ste. Catherine	Dominion	"	" 21	1 00
		Deuxième	1869	3	"	None	"	" 21	5 00
J. Chapman		"	1871	2e ex.	Dunville	Mary Ann	"	" 21	5 00
J. H. Taylor	Deuxième		1863	9	Ste. Catherine	Enterprise	"	" 21	1 00
Walter Leaney		Troisième	1871	1er cert.	Port Robinson	William Ross	"	" 22	5 00

B. Filteau	Troisième		1860	12	Lévis	Margaret Stevenson	„	„	22	1 00
Sopha Miller		Troisième	1869	3	Dunville	W. T. Robb	„	„	22	1 00
William McMangh		„	1871	1er cert.	Ste. Catherine	Scotia	„	„	22	5 00
T. Pettigrew	Troisième		1869	3	Collingwood	Manitoba	„	„	22	1 00
A. Ramsay	„		1868	3	Ste. Catherine	Metamora	„	„	22	1 00
W. T. Foulds		Deuxième	1869	3	„	Europe	„	„	22	1 00
Erastus Banks		Troisième	1871	1	„	Metamora	„	„	22	8 00
J. A. Mills		First	1869	2e Ex.	„	America	„	„	22	5 00
J. E. Ball	Troisième		1868	2	„	Dalhousie	„	„	22	1 00
J. Chesnut		Troisième	1871	1	„	„	„	„	22	6 00
Peter Morrison		Deuxième	1869	3	„	Pas de bateau	„	„	23	1 00
Reuben Morrison		Troisième	1870	2	Port Dalhousie	„	„	„	23	1 00
W. S. Meneilley	First		1869	12	Toronto	Cité de Toronto	„	„	23	1 00
								1872.		
George Oshout	„		1863	9	Portage du Fort	Sir John Young	„	Jan.	1	1 00
S. Sullivan	Deuxième		1860	12	Kingston	Norseman	„	„	1	1 00

APPENDICE No. 20.

ETAT des dépenses faites par le département de la marine et des pêcheries pour le service de l'examen et du classement des capitaines et des seconds, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

		$ cts.
Capit. P. A. Scott......	Appointements comme président du bureau des examinateurs—du 1er mars au 30 juin 1871, sur le pied de $1,600 par année.......	536 02
,, ,, ...	Frais de voyage..	348 40
H. W. Johnston........	Avances au Capt. Scott pour l'ameublement du bur. à St. Jean, N.-B.	180 00
R. Baxter..............	Lieux d'aisance..	14 00
A. et H. Creighton.....	Livres..	4 75
J. D. Nash.............	Presse à lettres.......................................	5 50
C. M. Pike.............	Lavabo..	5 75
Capt. Prichard.........	Frais de voyage..	30 40
Receveur-Général.......	Retenue sur le salaire du capitaine Scott..............	21 92
Bureau de la papeterie..	Livres, papeterie, formules, etc.......................	273 71
		1,420 45
	A déduire différence de cours..........................	24 42
		1,396 03
	Le bureau de la papeterie, Ottawa, a fourni pour ce service de la papeterie, des livres, des formules, des impressions, etc., pour une somme de..................	295 40

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 21.

ETAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1871.

	$ cts.	$ cts.
Dépenses pour salaires pendant l'année :		
Vital Têtu, maître	1,200 00	
J. D. Armstrong, maître du havre	1,840 00	
F. Gourdeau, premier surintendant des pilotes	1,200 00	
J. Smith, second ,, ,,	1,200 00	
A. Lemoine, trésorier	1,610 00	
E. B. Lindsay, secrétaire, semestre expiré le 31 décembre	720 00	
A. Lindsay, sous-secrétaire	1,200 00	
B. S. Lafleur, huissier pour les affaires mar., semestre exp. le 31 déc.	375 00	
A Martel, gardien	150 00	
P. Chatigny. messager	120 00	
J. Eden, maître du port de Gaspé	124 92	
J. Cassidy, ,, ,, d'Amherst	49 92	
		9,78[illegible]
Dépenses casuelles du bureau	634 54	
Loyer et taxes	942 50	
Dépenses casuelles du bureau du maître du port	527 91	
Fournitures de bureau *per contra*	30 38	
		2,135 33
		11,925 17

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

JOHN TILTON, *comptable.*
26 octobre 1871.

Le fonds des pilotes de Québec en compte avec A. LeMoine,

DR.

			$ cts.	$ cts.
1871.	*Pour les pensions et secours suivants payés en l'année* 1871.			
	Arrérages de pensions au 31 décembre 1870		161 63	
	Montant de la liste des pensions trimest. exp. le 31 janvier 1871.		2,626 26	
	" " " 31 avril 1871		2,593 41	
	" " " 30 juillet 1871		2,567 37	
	" " " 31 octobre 1871		2,447 40	
				10,398 07
	Secours pendant l'année 1871		....	659 46
	Pour les sommes suivantes :—			
	Payé à R. Alleyn, solliciteur, mémoire de frais dans la poursuite *vs.* veuve Casgrain	87 96		
	veuve Casgrain	4 20		
			92 16	
	Consultation d'avocat dans l'affaire veuve Glynn		5 00	
	S. Coté, pilote, frais funéraires		12 00	
	J. J. Foote, pour insertion dans le *Morning Chronicle* de l'état annuel de situation du fonds		20 40	
	C. H. Hianveux, pour un grand-livre		9 40	
	A. Côté et Cie., pour impression de formules et insertion de l'état annuel dans le *Journal de Quebec*		40 40	
	Allocation annuelle au secrétaire-trésorier pour un aide employé à la perception et à la distribution des deniers du fonds		440 00	
				619 36
	Placement.			
	La Banque Nationale		....	2,207 30
	Balance		....	2,318 69
				16,202 88
				16,202 88

Certifié exact et fidèle sous serment ce 16e janvier 1872.

(Signé,) GREAVES CLAPHAM, J. P.

Examiné,—balance en caisse, deux mille trois cent dix-huit piastres et soixante et neuf cents.

(Signé,) VITAL TETU,
Maître.

écuyer, secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité de Québec.

Av.

			$ cts.	$ cts.
1870.	Balance entre mains du secrétaire-trésorier le 31 décembre 1870		....	3,139 01
	Capitaux et intérêts reçus des personnes suivantes pendant l'année 1871 :—			
	De madame veuve Casgrain, montant dû par la succession C. H. Têtu, par obligation souscrite le 6 mars, 33, en conformité d'un jugement de la cour du banc de la Reine rendu dans la cause No. 217, et frais du procès		2,303 91	
	Des ministres et syndics de l'église Saint-André, 1 an d'intérêt sur $2,000, au 18 novembre 1870		120 00	
	Des commissaires du havre de Québec, 6 mois d'intérêt sur $1,000 au 1er juillet 1870		30 00	
	De la succession P. Boisseau, 1 an d'intérêt sur $2,600 au 26 janvier 1871		156 00	
	De H. Gauthier, à compte sur emprunt		24 00	
	De la Puissance du Canada, 1 an d'intérêt sur $16,400, au 30 septembre 1871		984 00	
	De J. B. Turgeon, à compte sur son obligation	100 00		
	,, 1 an d'intérêt sur $200	12 00		
			112 00	
	D'A. Lapointe, 1 an d'intérêt sur $100, au 20 novembre 1871		6 00	
	De F. J. Pouliot, 1 an d'intérêt sur $100, au 12 décembre 1871		6 00	
	D'A. Fournier, 1 an d'intérêt sur $1,200 au 27 janvier 1871		72 00	
	Des syndics des chemins de Québec, 1 an d'intérêt sur $22,800 au 1er juillet 1871		1,368 00	
	De la corporation de la cité de Québec, 1 an d'intérêt sur $9,000 au 1er juillet 1871		630 00	
	D'A. Marmen, 1 an d'intérêt sur $240, au 28 mars 1869		14 40	
	De C. Brown, montant de son obligation.—Capital	40 00		
	Intérêt	7 50		
			47 50	
				5,873
	Amendes.			
	Montant reçu pendant l'année 1871		....	62 00
	Retenues.			
	Montant perçu pendant l'année 1871		....	7,128
				16,202 88

(E.E.)

Maison de la Trinité, Québec,
31 décembre 1871.

(Signé,) A. LeMoine,
Secretaire-trésorier.

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour compte du fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1871.

RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Retenues ou contributions des pilotes		7,128 06
Versements de capitaux et d'intérêts opérés par emprunteurs		5,873 81
Amendes		62 00
		13,063 87
DÉPENSES.		
Pensions		10,398 07
Secours		659 46
Placements et divers paiements		2,826 66
		13,884 19
LISTE DES PERSONNES QUI ONT REÇU DES SECOURS DU FONDS.		
Jos. Mercier, pilote		33 46
H. Gauthier, ,,		56 00
Ls. Cinqmars, ,,		96 00
F. Caron, ,,		24 00
Isaac Gourdeau, ,,		48 00
P. Gourdeau, ,,		96 00
A. Roy, ,,		96 00
Ed. Rousseau, ,,		48 00
B. Normand, ,,		10 00
M. Morin, ,,		52 00
Isaac Forbes ,,		52 00
F. Bourget, ,,		48 00
		659 46
LISTE DES PENSIONNAIRES DU FONDS.		
Pilotes infirmes.		
D'Amour, J. S	120 00	
Lapointe, F. J	120 00	
Paradis, N	120 00	
Asselin, L	96 00	
Bainville, R	96 00	
Boucher, A	96 00	
Caron, F	96 00	
Caron, J. B	96 00	
Chamberland, A	96 00	
Chares, P	96 00	
Côte, F	96 00	
Curodeau, F	96 00	
Dion, C	96 00	
Fournier, G	96 00	
Fournier, M	96 00	
Gaulin, J. B	96 00	
Genest, A	96 00	
Genest, J	96 00	
Lapointe, J	96 00	
Lavoie, J	96 00	
Lemieux, J	96 00	
Marcoux, J	96 00	
Menard, F. X	96 00	
Morin, M	96 00	
Nadeau, F	96 00	
Paquet, P	96 00	
Pelletier, F	96 00	
Pelletier, J	96 00	
Plante, G	96 00	
Roy, J. L	96 00	
Smith, M	96 00	
St. Pierre, C	96 00	
Vaillancourt, E	96 00	
Vezina, C	96 00	
Vezina, M	96 00	
Vezina, O	96 00	
A reporter		3,528 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour compte de fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1871.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Report..	....	3,528 00
LISTE DES PENSIONNAIRES DU FONDS.—*Suite.*		
Pilotes Infirmes.—Suite.		
Forbes, J..	80 00	
Côté, R..	40 00	
Lapierre, Denis J..	40 00	
Veuves de Pilotes.		
Veuve Adams, C. J..	80 00	
„ Asselin, J. B..	80 00	
„ Asselin, L..	80 00	
„ Baquet, F..	80 00	
„ Baquet, F. (M. R.)..	80 00	
„ Blanchet, L. D..	80 00	
„ Bernier, G..	80 00	
„ Bouchard, M..	80 00	
„ Caron, G..	80 00	
„ Chevelier, E..	80 00	
„ Couillard, F..	80 00	
„ Crapeau, P..	80 00	
„ Desrosiers, J..	80 00	
„ Dick, J..	80 00	
„ Dion, J..	80 00	
„ Dorion, A..	80 00	
„ Dumas, Chryst..	80 00	
„ Dumas, J..	80 00	
„ Dunford, T..	80 00	
„ Fournier, J..	80 00	
„ Glyun, D..	80 00	
„ Irvine, Wm..	80 00	
„ Kœnig, C. F..	80 00	
„ Lachance, O..	80 00	
„ Langlois, J..	80 00	
„ Langlois, L..	80 00	
„ Langlois, P..	80 00	
„ Lapointe, A..	80 00	
„ Lapointe, F..	80 00	
„ Laroche, J. B..	80 00	
„ Lavoie, A. (L. M)..	80 00	
„ Lavoie, A. (U. S.)..	80 00	
„ Lavoie, H..	80 00	
„ Levesque, F..	80 00	
„ Marticotte, H..	80 00	
„ McNeil, N..	80 00	
„ Michaud, A..	80 00	
„ Normand, P..	80 00	
„ Ouellet, A..	80 00	
„ Ouellet, E..	80 00	
„ Paquet, A..	80 00	
„ Petit, A..	80 00	
„ Pettigrew, D..	80 00	
„ Pouliot, Paul..	80 00	
„ Plante, J. M..	80 00	
„ Rioux, F..	80 00	
„ Roy, Desjardins J..	80 00	
„ Ruelle, J..	80 00	
„ Simpson, F..	80 00	
„ Simpson, J..	80 00	
„ St. Amand, J..	80 00	
„ Tremblay, L..	80 00	
„ Amiot, W..	64 00	
A reporter..	4,224 00	3,688

ETAT des deniers recus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour compte de fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1871.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
Report		4,224 00	3,688 00
Veuves de Pilotes.—Suite.			
Veuve Blouin, P.		64 00	
,, Bossinot, F.		64 00	
,, Campbell, J.		64 00	
,, Côte, C.		64 00	
,, Desnoyers, F.		64 00	
,, Desrosier, P.		64 00	
,, Lachance, P. P.		64 00	
,, Leclerc, F.		64 00	
,, Pelletier, M.		64 00	
,, Reilly, J.		64 00	
,, Royer, A.		64 00	
,, Turgeon, C. E.		64 00	
,, Gauthier, H.		60 00	
,, Ballantyne, P.		48 00	
,, Chasse, Z.		48 00	
,, Chouinard, C. W.		48 00	
,, Dandurand, J.		48 00	
,, Fortin, J.		48 00	
,, Keable, A.		48 00	
,, Morency, G.		48 00	
,, Rioux, M.		48 00	
,, Royer, F.		48 00	
,, Rouleau, P.		48 00	
,, Servant, J. B.		48 00	
,, Verreault, H.		48 00	
,, Blanchette, Z.		40 00	
,, Cavenagh, M.		40 00	
,, Caron, I.		40 00	
,, Côte, M.		40 00	
,, Fortier, A.		40 00	
,, Langlois, L.		40 00	
,, Lapierre, P.		40 00	
,, Lapointe, P.		40 00	
,, Michaud, P.		40 00	
,, McNeil, T.		40 00	
,, Plante, G.		40 00	
,, Raymond, A.		40 00	
,, Simard, R. E.		40 00	
,, Thivierge, L.		40 00	
			6,188 00
Enfants de Pilotes.			
Chasseur, Abraham (aliéné)		48 00	
Enfant de D. Charest (David) infirme		48 00	
,, H. Couillard (infirme)		48 00	
,, R. E. Simard		40 00	
,, D. Charest (Gervais) infirme		32 00	
,, Gourdeau, J. (infirme)		30 00	
,, Petitgrew, W. (infirme)	2 @ $25	50 00	
,, Boutin, T. (infirme)		24 00	
,, Côté, A.		24 00	
,, Descombes, P. (infirme)		24 00	
Enfants de Toussaint, P. (infirme) (2)		48 00	
Enfant de Baquet, P. (infirme)		20 00	
,, Dupuis, F. (infirme)		20 00	
,, Forbes, B. (infirme)		20 00	
,, Fortin, C. (infirme)		20 00	
,, Fortin, N. (infirme)		20 00	
,, Gauthier, H. (infirme)		20 00	
,, Jahan, J. (infirme)		20 00	
Enfants de Lavoie, E. (infirme)	5 @ $19.20	96 00	
			652 00
A reporter		....	10,528 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour compte du fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1871.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
Report		....	10,528 00
Enfants de pilotes.—Suite.			
Enfant de Dumas, F. (infirme)		16 00	
,, Pouliot, J. (infirme)		16 00	
Enfants de Turcotte, M. (infirme) (2)		32 00	
,, Garneau, P. (5)		80 00	
Enfant de Dumas, C.		12 00	
,, Pichette, D. (infirme)		12 00	
,, Pineau, B. (infirme)		12 00	
Enfants de Raymond, J. (3)	3 @ $10	30 00	
			210 00
SITUATION DU FONDS.			10,738 00
Deniers prêtés		....	58,414 92
Intérêts dus par diverses personnes		....	811 01
Deniers entre les mains du trésorier		....	2,318 69
			61,544 62
A déduire—Arrérages de pensions dus ce jours		....	309 82
			61,234 80

A. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

(E.E.)
MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 Décembre, 1871.

(Examiné,) VITAL TÊTU,
Maître.

APPENDICE No. 22.

Etat des dépenses de la Maison de la Trinité de Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1871, et état de situation du fonds des pilotes invalides pour l'année expirée le 31 décembre 1871.

	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
1870.					
1er juillet.—Balance de compte de l'année dernière..	....	7 98	Déposé au crédit du receveur-général..............	....	7 98
Mandats émis pendant l'année.........	22,464 00		Salaires des officiers de la Maison de la Trinité, sav.:		
A déduire—Remboursé....	10 48		Louis Marchand, maître	625 00	
		22,453 52	E. D. David, secrétaire-trésorier......	1,325 00	
			D. Rooney, commis	600 00	
			P. E. Cotté, surintendant des pilotes..............	1,200 00	
			N. Brennan, huissier pour les affaires maritimes	400 00	
			Dépenses diverses :		4,150 00
			Salaires et dépenses casuelles des gardiens des phares.	4,337 64	
			Gages et nourrit. du capit. et de l'équi. du st. *Richelieu*	2,423 04	
			Charbon	865 00	
			Impressions, annonces et fournitures de bureau	103 82	
			Chaloupes et avirons..........................	113 30	
			Loyer de bureau................................	400 00	
			Dépenses casuelles du bureau......................	424 26	
			Réparations au bateau-phare et au steamer *Richelieu*.	519 24	
			Maître du port de Sorel et déboursés..........	597 33	
			Services professionels............................	87 35	
			Frais de l'inspection des phares..................	49 04	
			Réparations aux phares, y compris les lampes.......	4,778 32	
			Peinturage des phares...	172 62	
			Sondages dans le lac St. Pierre.............	100 00	
			Bouées et balises	1,823 22	
			Dépenses à Sorel de P. E. Cotté................	201 20	
			Charriage	15 70	
			Asssurance du mobilier..........................	17 25	
			" steamer *Richelieu*	144 00	
			Rente foncière île Lavaltrie.......................	30 00	
			Approvisionnements pour vaisseaux et phares.......	331 51	
			Pierres pour Lavaltrie et île à la Barque...........	149 05	
			Bois de cèdre pour bouées........................	245 00	
			Loyer de barges employées à la pose de bouées.....	226 64	
			Ouvrages de forgeron à des bouées................	74 99	
			Dépenses *extra* d'emmagasinage de lampes.........	40 00	
			Déposé au crédit du receveur-général..............	34 00	
					18,303 52
Total............................	....	22,461 50	Total....................................	....	22,461,50

John Tilton, *Comptable*.

Département de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 5 Octobre 1871.

WILLIAM SMITH,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Dr. LE FONDS DES PILOTES INVALIDES en compte avec le Trésorier de la Maison de la Trinité de Montréal. Av.

1871.			$ cts.
Fév.	1.	Payé à Veuve T. Dubord, trois mois de pension au 1er courant	12 00
"	1.	Veuve C. Hamelin, trois mois de pension au 1er courant	15 00
"	1.	Veuve Z. Boudreau " "	12 00
"	1.	Pierre Pagé " "	12 00
"	2.	Veuve J. Lacoursière " "	6 00
"	2.	" O. Abelle, à compte sur sa pension	5 00
"	7.	" J. Beaudry, trois mois de pension au 1er courant	12 00
"	7.	Veuve A. Mathon " "	9 00
"	7.	" L. D. Bouillie " "	15 00
"	7.	" A. Belcourt " "	15 00
"	7.	" Jos. Paquin " "	9 00
"	7	" A. Bouillie " "	15 00
"	7.	" S. Belisle " "	15 00
"	7.	Joseph Mathieu " "	9 00
"	8.	Olivier Rémond " "	15 00
"	8.	Veuve J. Bouez " "	15 00
"	13.	" O. Abelle " "	9 00
"	14.	" Jos. Paquet " "	15 00
"	14.	Antoine Mayrand " "	9 00
"	14.	Veuve F. Hamelin " "	15 00
"	21.	François Dolbec " "	15 00
Mars	28.	Charles Hamelin " Fév.	15 00
Avril	24.	Olivier Rémond " Mai	15 00
"	26.	Veuve N. Raymond " 1er cou.	15 00
Mai	1.	Pierre Pagé " "	12 00
"	1.	Veuve T. Dubord " "	12 00
"	1.	" O. Abelle " "	9 00
"	1.	Charles Hamelin " "	15 00
"	1.	Veuve C. Hamelin " "	15 00
"	1.	Olivier Boudreau, six mois "	30 00
"	1.	Veuve F. Hamelin " "	15 00
"	2.	" Z. Boudreau " "	12 00
"	8.	Veuve J. Lacoursière " "	6 00
"	8.	Joseph Mathieu " "	9 00
"	8.	Veuve J. Beaudry " "	12 00
"	8.	" Jos. Paquet " "	15 00
"	8.	" S. Belisle " "	15 00
"	8.	" L. D. Bouillie " "	15 00
"	8.	" Jos. Paquin " "	9 00
"	8.	" A. Belcourt " "	15 00

1871.			$ cts.
Jan.	1.	Balance entre les mains du Trésorier	922 60
"	1.	Reçu différence d'intérêt sur obligations de l'aqueduc	66 00
"	7.	" six mois d'intérêt sur £400—Débentures du gouvern. 2,797 et 3,016—au 1er courant	48 00
"	7.	" six mois d'intérêt à 5% sur £300—Débentures du Havre 13 et 27—au 5 courant	30 00
Mai	8.	" six mois d'intérêt sur £1,950—Débentures de l'Aqueduc—au 1er courant	234 00
"	8.	" six mois d'intérêt sur £250—Débentures du gouvernement 3,705—au 1er courant	30 00
Juin	1.	Reçu du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour mai	129 58
Juil.	1.	" du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour juin	222 16
"	5.	" six mois d'intérêt sur £400—Débentures du gouvernement—au 1er courant	48 00
"	5.	" six mois d'intérêt sur £300—Débentures du havre—au 5 courant	30 00
Août	1.	" du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour juillet	198 76
"	7.	" du Capt. de la goëlette "Antelope," pilotage depuis Québec, 9 pieds à $2	18 00
"	22.	" de A. Naud la retenue sur le pilotage du steamer "Merritt"	1 21
"	22.	" de E. Boudreau la retenue du pilotage d'une goëlette	0 77
Sept.	1.	" du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour août	175 25
Oct.	1.	" du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour septembre	213 37
Nov.	1.	" du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour octobre	266 25
"	1.	" six mois d'intérêt sur £1,950—Débentures de l'aqueduc—au 1er courant	234 00
"	11.	" du percepteur des douanes la retenue sur les pilotages pour novembre	35 88
"	11.	" douze mois d'intérêt sur des obligations de la cité de Montréal, $250	60 00
"	11.	" d'Elzéar Belisle retenue sur ses gages	32 00
"	11.	" de Zéphirin Bouillie, retenue sur ses gages	32 00

LE FONDS DES PILOTES INVALIDES en compte avec le Trésorier de la Maison de la Trinité de Montréal.—*Suite.*

1871.			$ cts.			$ cts.
Mai	8.	Veuve N. Bouillie ,, ,, ..	15 00	Nov. 11..	Reçu de L. N. Bouillie, retenue sur ses gages	37 50
	8.	,, A. Mathon ,, ,, ..	9 00			
	8.	,, J. Bouez ,, ,, ..	15 00			
	20.	Antoine Mayrand ,, ,, ..	9 00			
,,	20.	François Dolbec ,, ,, ..	15 00			
Août	1.	Veuve C. Hamelin ,, ,, ..	15 00			
,,	1.	,, T. Dubord ,, ,, ..	12 00			
,,	1.	,, O. Abelle ,, ,, ..	12 00			
,,	1.	Charles Hamelin ,, ,, ..	15 00			
,,	1.	Pierre Pagé ,, ,, ..	12 00			
,,	2.	Veuve N. Raymond ,, ,, ..	15 00			
,,	3.	Olivier Remond ,, ,, ..	15 90			
,,	3.	Veuve Z. Boudreau ,, ,, ..	12 00			
,,	3.	,, I. Lacoursière ,, ,, ..	6 00			
,,	4.	,, F. Hamelin ,, ,, ..	15 00			
,,	7.	,, L. D. Bouillie ,, ,, ..	15 00			
,,	7.	,, N. Bouillie ,, ,, ..	15 00			
,,	7.	,, S. Belisle ,, ,, ..	15 00			
,,	7.	,, A. Belcourt ,, ,, ..	15 00			
,,	7.	,, J. Beaudry ,, ,, ..	12 00			
,,	7.	,, A. Mathon ,, ,, ..	9 00			
,,	7.	Joseph Mathieu ,, ,, ..	9 00			
,,	7.	Antoine Mayrand ,, ,, ..	9 00			
,,	7	Veuve Jos. Paquet ,, ,, ..	15 00			
,,	7.	,, Jos. Paquin ,, ,, ..	9 00			
,,	11.	,, Jos. Bouez ,, ,, ..	15 00			
,,	11.	François Dolbec ,, ,, ..	16 00			
,,	24.	George Belisle, allocation pour maladie.... ..	10 00			
,,	12.	Veuve N. Raymond, trois mois de pension à l'avance, au 1er novembre..................	15 00			
Oct.	10.	Banque d'épargne de la Cité et du D., loyer, boîte de dépôt no. 14, année expirée 1er oct. 1872	15 00			
,,	10.	J. Burns, boîte à mettre les obligations, &c ...	3 50			
Nov.	2.	Olivier Boudreau, six mois de pension au 1er courant..................................	30 00			
,,	2.	Veuve C. Hamelin, trois mois de pension au 1er courant..............................	15 00			
,,	2.	T. Dubord ,, ,, ..	12 00			
,,	2.	P. Pagé ,, ,, ..	11 00			
,,	2.	O. Abelle ,, ,, ..	9 00			
,,	2.	J. Lacoursière ,, ,, ..	6 00			
,,	2.	Z. Boudreau ,, ,, ..	12 00			
,,	2.	Charles Hamelin ,, ,, ..	15 00			

„	3.	Veuve F. Hamelin „ „		15 00	
„	6.	Olivier Remond „ „		15 00	
„	7.	Veuve Jos. Paquin „ „		9 00	
„	7.	„ J. Beaudry „ „		12 00	
„	7.	„ A. Belcourt „ „		15 00	
„	7.	„ S. Belisle „ „		15 00	
„	7.	„ L. D. Bouillie „ „		15 00	
„	7.	„ N. Bouillie „ „		15 00	
„	7.	Antoine Mayrand „ „		9 00	
„	7.	Joseph Mathieu „ „		9 00	
„	10.	François Dolbec „ „		15 00	
„	10.	Veuve Jos. Paquet „ „		15 00	
„	10.	„ Jos. Bonez „ „		15 00	
„	21.	„ A. Mathon „ „		9 00	
Déc.	22.	George Belisle, allocation pour maladie		10 00	
„	30.	Duvernay et frères, insertion des états de situation du fonds des pilotes invalides		11 58	
		R. Moat, $720, effets de la Puissance			
		112½%	$810 00		
		118 jours d'intérêt @ 6%	13 95		
		Courtage	3 60		
				827 55	
		Allocation pour perception		200 00	
		Balance ci-contre		809 70	
				3,055 33	3,055 33
		Etat de l'actif.			
		Obligations de la cité de Montréal	$1,000 00		
		do de l'aqueduc de Montréal	7,800 00		
		do du havre de Montréal	3,200 00		
		Débentures du gouvernement	4,800 00		
		Effets de la Puissance	720 00		
		Espèces entre les mains du trésorier	809 70		
				18,329 70	

(Signé) E. D. David, *Trésorier.*

APPENDICE No. 23.

ETAT de la dépense du département de la marine et des pêcheries pour la tenue d'enquêtes sur les naufrages et accidents de navires, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

		$ cts.
J. Fraser	Dépenses relatives à l'enquête sur l'abandon du "Rob Roy."	38 40
G. Collins	Dépenses pour transmettre des rapports des naufrages et accidents arrivés dans la baie Georgienne	21 50
A. Harvey	Dépenses pour se procurer et imprimer des informations sur les naufrages et accidents	72 50
E. D. Tremain	Dépenses relatives à l'enquête sur la perte de "l'*Emeline*" à Port Hood, N.-E	42 00
J. Mitchell	A compte sur ses dépenses dans l'enquête au sujet de l'incendie du "*Star of the West*" et de la mort du capitaine	100 00
L. J. Burpee	Services se rapportant à l'enquête sur l'incendie du "*Star of the West.*"	40 00
W. H. Tuck	Services d'avocat dans l'enquête sur l'accident du bateau à vapeur "*Empress*", accident qui a été cause que M. Reed, de Digby, N.-E., s'est noyé	166 89
		481 29
	A déduire, différence du cours	8 18
		473 11

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 24.

ETAT des perceptions pour l'amélioration de ports faites aux ports ci-dessous où des droits de tonnage ont été établis par proclamation,—pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871.

RECETTES.	Nombre de navires.	Tonnage.	Total.	Total.
Iles de la Madeleine.				
Havre des Maisons	23	840	84 00	
Amherst	87	3,899	389 90	
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst	47	7,034	703 40	
Richibouctou	95	23,946	2,394 60	
	252	35,719	10c. par ton.	3,571 90

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er Novembre, 1871.

APPENDICE No. 25.

TABLEAU des voyages faits par les navires à vapeur de la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du Golfe entre Québec et Pictou, avec escale aux ports intermédiaires, de l'ouverture à la clôture de la navigation en 1871, suivant traité passé avec le gouvernement du Canada, le dit tablean indiquant le temps de l'arrivée et du départ aux ports de Québec et de Pictou.

Nom du Vapeur.	No. de voyages.	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Vapeur Gaspé..	1	Avril 24, 4 p.m.	Mai 1, 4.30 a.m.	Mai 1, 8.30 a.m.	Mai 6, 6 a.m.
,, Secret..	1	Mai 2, 4.15 ,,	,, 9, 4 p.m.	,, 10, 10.30 ,,	,, 14, 6 ,,
,, Gaspé..	2	,, 9, 4 ,,	,, 14, 4.30 ,,	,, 16, 7 ,,	,, 20, 6 ,,
,, Secret..	2	,, 16, 4.45 ,,	,, 20, 11.30 ,,	,, 23, 7 ,,	,, 27, 6 ,,
,, Gaspé..	3	,, 23, 4.15 ,,	,, 28, 4 ,,	,, 30, 7.30 ,,	Juin 3, 9 ,,
,, Secret..	3	,, 30, 4.20 ,,	Juin 3, 8.15 ,,	Juin 6, 7·45 ,,	,, 10, 6 ,,
,, Gaspé..	4	Juin 6, 4 ,,	,, 12, 10.30 a.m.	,, 13, 7 ,,	,, 17, 12.30 p,m.
,, Secret..	4	,, 13, 4 ,,	,, 18, 4. ,,	,, 20, 7 ,,	,, 24, ...
,, Gaspé..	5	,, 20, 4 ,,	,, 25, 4 p.m.	,, 27, 7 ,,	Juil. 1, 6 a.m.
,, Secret..	5	,, 27, 4.15 ,,	Juil. 2, 6.15 a.m.	Juil. 4, 7 ,,	,, 8, ...
,, Gaspé..	6	Juil. 4, 4.5 ,,	,, 9, 3.30 ,,	,, 11, 7 ,,	,, 15, 3.45 ,,
,, Secret..	6	,, 11, 4.15 ,,	,, 15, 7.15 p,m.	,, 18, 7.45 ,,	,, 22, ...
,, Gaspé..	7	,, 18, 4 ,,	,, 23, . ,,	,, 5, 7 ,,	,, 29, 4 ,,
,, Secret..	7	,, 25, 4.10 ,,	,, 29, 7 ,,	Août 1, 7.15 ,,	Août 6, 6 p.m.
,, Gaspé .	8	Août 1, 4 ,,	Août 6, 2. ,,	,, 8, 7 a.m.	,, 13, 2 a.m.
,, Secret..	8	,, 8, 4 ,,	,, 13, 8.30 a.m.	,, 15, 7 ,,	,, 19, 11 ,,
,, Gaspé..	9	,, 15, 4 ,,	,, 20, 11.30 p.m.	,, 22, 7 ,,	,, 26, 5 ,,
,, Secret..	9	,, 22, 4.10 ,,	,, 26, 4 ,,	,, 29, 7 ,,	Sept. 2, 12 ,,
,, Gaspé..	10	,, 29, 4 ,,	Sept. 3, 5 ,,	Sept. 5, 7 ,,	,, 9, 11.30 ,,
,, Secret..	10	Sept. 5, 4 ,,	,, 10, 4.30 ,,	,, 12, 7 ,,	,, 16, 6 ,,
,, Gaspé..	11	,, 12, 4 ,,	,, 18, 4 a.m.	,, 19, 7 ,,	,, 23, 1 p.m.
,, Secret..	11	,, 19, 4.20 ,,	,, 24, 6.40 ,,	,, 26, 7.10 ,,	Oct. 1, 6 ,,
,, Gaspé..	12	,, 26, 4.10 ,,	Oct. 2, 4.30 ,,	Oct. 3, 8 ,,	,, 7, 11.50 a.m.
,, Secret..	12	Oct. 3, 4.20 ,,	,, 8, 6 p.m.	,, 10, 7.30 ,,	,, 15, 9 p.m.
,, Gaspé..	13	,, 10, 4.10 ,,	,, 17, 5.30 a.m.	,, 17, 8 p.m.	,, 23, 1 a.m.
,, Secret..	13	,, 17, 4.25 ,,	,, 22, 8 ,,	,, 24, 7.20 a.m.	,, 28, 4.20 p.m.
,, Gaspé..	14	,, 24, 4 ,,	,, 30, 7 ,,	,, 31, 8 ,,	Nov. 8, 10 a.m.
,, Secret..	14	,, 31, 4.20 ,,	Nov. 8, 6 p.m.	Nov. 10, 7.20 ,,	,, 15, ...
,, Gaspé..	15	Nov. 9, 3.15 ,,	,, 16, 2 ,,	,, 18, 5.30 ,,	,, 25, 4 p.m.

REMARQUES.

Vapeur *Gaspé*, 1er voyage, 26 avril.—Jeté l'ancre en vue de Sandy Beach et débarqué les malles et les passagers en chaloupe. La baie était gelée. Même jour, débarqué malles et passagers à Paspébiac. Côte bloquée par les glaces. 29 avril, à Shédiac. Fort vent d'est accompagné de pluie et de brume; retardé de 17 heures.

Vapeur *Secret*, 1er voyage.—A Newcastle en descendant; moyenne brise; très-haute mer. Les défenses du quai ont été emportées, et les roues à palettes pressées contre son bord ont été très-endommagées; le voyage a été retardé du samedi matin au lundi soir.

Vapeur *Secret*, 2e voyage.—Retard de 5 heures sur l'aller, à Newcastle, la nuit du 19. Temps noir.

Vapeur *Gaspé*, 4e voyage.—A la Pointe-aux-Pères, 7 juin, 8 hs. du soir; pluie et grosse mer. Vitesse seulement de quatre nœuds à l'heure. Jeudi 8, 11 hs. du soir, calme et brume.

Vapeur *Secret*, 4e voyage.—Retardé par la brume pendant douze heures, 17 Juin, dans le détroit de Northumberland.

Vapeur *Secret,* 5e voyage.—Sur l'aller. Retardé de huit heures par la brume entre Gaspé et Dalhousie ; dut se tenir en dehors de la baie de Miramichi pendant la nuit du 30 juin.

Vapeur *Gaspé,* 7e voyage.—Retardé de cinq heures par la brume entre Gaspé et Percé.

Vapeur *Gapé,* 8e voyage.—Temps trop mauvais pour envoyer les chaloupes à terre à Percé, sur le retour. Temps brumeux ; resté à l'ancre à la Pointe-aux-Pères pendant sept heures et quart.

Vapeur *Gaspé,* 9e voyage.—Retardé de sept heures par la brume entre Québec et la Pointe-aux-Pères.

Vapeur *Secret,* 10e voyage. Resté au large de Pictou de minuit au lever du jour pour entrer dans le port.

Vapeur *Secret,* 11e voyage.—Retardé de cinq heures à Newcastle la nuit du 22 ; temps trop noir pour entrer dans la rivière. Retardé de douze heures par la brume et une tempête de sud-est ; mercredi, mis dans la baie de Miramichi.

Vapeur *Secret,* 12e voyage.—Jeté l'ancre en dehors de la baie de Miramichi, le Vendredi soir, 6 octobre ; trop noir pour entrer dans la rivière. Retardé pendant onze heures à Paspébiac la nuit du 12, par tempête de nord-est et brouillards.

Vapeur *Secret,* 13e voyage.—Jeté l'ancre dans la barre de Miramichi le vendredi soir ; temps noir. Jeté l'ancre en dehors du havre de Pictou le samedi soir.

Vapeur *Gaspé,* 12e voyage.—A l'ancre pendant 6 heures à l'Ile aux Grues ; gros vent de nord-est accompagné de pluie et de brouillards.

Vapeur *Gaspé,* 13e voyage.—Mis à l'ancre vis-à-vis l'Ile aux Oies ; brume épaisse. Levé l'ancre à 5 h. du matin ; retardé pendant quatorze heures par les brouillards et les vents contraires.

Vapeur *Gaspé,* 14e voyage.—Vendredi 3 novembre, 9 h. du matin. Jeté l'ancre à l'Anse au Griffon ; gros vent de nord ouest ; parti samedi le 5 à 11 h. 45 m. du matin.

Vapeur *Secret,* 14e voyage. Retardé pendant trente heures entre la Pointe-aux-Pères et Gaspé par les vents et la neige. Retardé pendant douze heures à Gaspé par la tempête. Retardé pendant vingt-quatre heures à Dalhousie : n'a pu accoster à cause du vent et de la grosse mer.

Je, William Moore, gérant de la compagnie des vapeurs de Québec et des Ports du Golfe, fais serment et déclare qu'au mieux de ma connaissance et de ma croyance, les faits ci-dessus énoncés sont corrects en tous points.

W. Moore.

Assermenté devant moi à Québec ce 1er jour de décembre 1871.

P. Garneau, J. P.

APPENDICE No. 26.

COMMUNICATION DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC.

Bureau des Commissaires du Havre,

Québec, 8 février 1872.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 janvier dernier, et de vous transmettre, par ordre des commissaires, une copie certifiée de l'état des recettes et des dépenses et de l'état de situation de la commission pour l'année 1870-71.

Comme l'année financière de la commission du havre expire le 30 avril, les commissaires fourniront un état de leur situation financière pour 1871-72 au commencement de mai prochain, aussitôt que les livres du trésorier auront été vérifiés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. B. Martel,
Secrétaire-Trésorier.

Wm. Smith, Ecr.,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

1870–71.

	Recettes.	$ cts.	$ cts.
1871. Mai 1..	Rente de lots de grève et d'eau profonde...	2,459 38	
	Divers (loyer de pelles, d'un bateau, de cordages et vente de grues	134 35	
	Entrepôt	555 07	
	Quai Reynar	700 00	
	Quai et brise-lames, Pointe-à-Carcy....	9,254 82	
	Quai Wellington	4,018 14	
	Quai Atkinson	2,610 50	
	Quai des Indes Occidentales	1,718 83	
	Quaiage	496 01	
	Droits de tonnage	30,315 46	
	Premium	1,100 00	
	Hangar à grain	50 41	
			53,412 97

	Dépenses.	$ cts.	$ cts.
1871. Mai 1..	Havre de Québec, réparations, taxes, etc..	3,785 16	
	Assurance sur propriétés..............	483 09	
	Dépenses générales pour salaires, bureau, combustible, etc.	2,121 90	
	Compte d'intérêts payés sur coupons, six mois	23,937 50	
	Effets à payer ; payé à compte sur dette flottante	22,000 00	
	Balance	1,085 32	
			53,412 97

Actif.	$ cts.	$ cts.
Divers pour lots de grève et d'eau profonde.	47,513 88	
Arrérages de loyers	255 00	
Trois mois de loyers	3,737 50	
Dû à entrepôt	252 00	
Dû par H. J. et Pemberton	190 00	51,948 38
Dépôt à la banque Nationale	....	702 48
Débentures disparues (contestées)	....	2,000 00
Hangar à sel	....	6,379 73
Quai Reynar	....	8,024 75
Quai des Indes Occidentales	....	41,856 85
Havre de Québec, matériaux	....	12,926 30
Quai de la Pointe-à-Carcy	....	226,132 02
Quais W. J. et Wellington	....	80,285 71
Quai Atkinson	....	50,749 73
Hangar à grain	....	11,440 84
Brise-lames	....	202,110 54
Balance	....	7,332 67
		$701,880 00

Passif.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Effets à payer		....	32,000 00
Coupons dus, un an		47,985 00	
Coupons payables non demandés		295 00	48,280 00
Débentures du havre	679,600 00		
A déduire—celles à la banque Nationale, non en circula.	58,000 00		621,600 00
		....	701,880 00

L'année finit le 30 avril.

Certifié correct, Les Commissaires du Havre,
8 janvier 1872.

Par J. B. MARTEL, *Secrétaire-Trésorier.*

APPENDICE No. 27.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 24 février 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre, en réponse à votre lettre du 31 du mois dernier et pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un état des recettes et des dépenses des commissaires pendant l'année expirée le 31 décembre 1871.

Le revenu de l'année s'est élevé à	$193,691 59
Et provient des sources suivantes, savoir :—	
Droits de quaiage *ad valorem* sur marchandises	21,765 59
" " spécifique "	56,895 45
Du Grand Tronc, droits sur marchandises en passe	3,500 00
Des navires à voiles, steamers et des droits sur leurs cargaisons à la sortie	65,988 93
TRAFIC LOCAL.	
Des bateaux-traversiers, steamers, barges, etc. :—	
Droits à l'entrée	9,963 02
" à la sortie	2,025 30
Sur barges, bateaux à bois, etc	8,285 27
" steamers	2,127 17
Droits de commutation sur steamers	12,284 00
Pour la faculté d'empiler du bois de chauffage sur les quais	3,248 96
" " de sciage "	8,633 00
Plus-reçu en fractions	20 67
	194,738 26
Droits de quaiage remis	1,046 67
Revenu net	193,691 59
Soit, une augmentation sur le revenu de l'année précédente de	23,902 17
Dépense de l'année :—	
Intérêts sur débentures	70,112 90
Réparations aux quais	10,178 23
Salaires pour l'administration générale, dépenses des bureaux, etc	12,495 64
Dragages dans le havre et les bassins	34,404 97
Travaux aux bassins Elgin et Metcalf	2,511 21
" à la jetée Russell	9,015 18
" au quai de l'Ile	2,622 51
" au bassin Militaire	8,376 50
" au quai des Commissaires	440 77
" au quai de la pointe du Moulin à vent	3,025 25
Chaudière neuve pour le remorqueur "John Brown"	1,507 37
Carène neuve au dragueur à cuillers	4,045 81
Capitaine Armstrong pour services	400 00
Demoiselle Bell pour services accomplis par son père	666 67
Dépense totale	159,803 02

Par les états ci-dessus, on voit qu'il y a une balance de $33,888 57 au crédit de la commission sur les opérations de l'année.

En supposant que le revenu de la présente année égale celui de l'année dernière, il est à propos de dire que la commission a passé des contrats pour l'exécution de travaux considérables dans le havre pendant la saison prochaine et la fourniture d'outillages actuellement en confection, et qu'il va falloir pour les payer émettre des débentures, dont les intérêts absorberont une grande partie de l'excédant de revenu.

Le montant des débentures en circulation est de $1,169,060 81, portant un intérêt annuel de $73,759 63.

Vous demandez aussi communication des autres renseignements que les commissaires du havre voudront bien fournir touchant leurs actes, afin qu'ils puissent être imprimés et déposés devant le parlement avec le rapport annuel de votre département.

Je suis chargé de vous faire connaître qu'au mois de septembre dernier, voyant la nécessité d'approfondir encore le chenal des navires entre Québec et Montréal, à cause des dimensions plus grandes des bâtiments qui montent le Saint-Laurent, les commissaires décidèrent, pour ne pas perdre de temps et pour l'information du gouvernement, de faire faire un examen du chenal et une estimation approximative des quantités de matières à enlever (avec désignation de ces matières) et du prix des travaux à exécuter pour approfondir ce chenal de deux ou quatre autres pieds dans sa largeur actuelle, et pour l'élargir à 400 pieds.

Ils chargèrent de cet examen M. A.-G. Nish, leur ingénieur, qui, aidé d'un bon personnel, commença tout de suite les opérations; il les terminait à la fermeture de la navigation. Son rapport a été soumis aux commissaires à leur dernière réunion, et comme il leur a paru très-intéressant et rempli de précieuses données, j'ai eu ordre de vous en transmettre une copie. Les cartes dont il est parlé dans ce rapport se gravent en ce moment; dès qu'elles seront prêtes je vous en enverrai des exemplaires.

Quant aux améliorations accomplies dans le port pendant l'année dernière, et à celles que les commissaires se proposent de faire cette année, elles sont toutes énumérées dans le rapport annuel de l'ingénieur du havre, dont je vous envoie une copie.

J'ai ordre aussi d'y joindre une copie du rapport du maître du havre, qui contient des états numériques comparatifs des navires et de leurs tonnages pour la dernière quinquennale.

Les commissaires ont donné contrat pour la construction d'un autre bateau-dragueur, d'une grue à vapeur et de plusieurs gabares, ainsi que d'un puissant bateau à vapeur de remorque à chaîne destiné à aider aux navires à remonter le courant depuis la baie Hochelaga jusque dans le port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
(Signé), H.-H. WHITNEY,
Secrétaire.

W. SMITH, écuyer,
Assistant au ministère de la
marine et des pêcheries.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 29 janvier 1872.

H.-H. WHITNEY, Ecuyer,
Secrétaire des commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Le 30 septembre dernier, je reçus votre lettre en date de ce jour-là, accompagnée de la résolution que voici :

" Résolu—" Sur la proposition du maire M. Coursol, secondé par l'honorable John " Young,—qu'en conséquence des résolutions adoptées à la dernière réunion du bureau con- " cernant l'approfondissement du chenal des navires jusqu'à Québec, l'ingénieur du bureau " soit requis de faire sans délai tel examen de ce chenal, depuis Montréal jusqu'à Québec, qui " lui permette de présenter au bureau une estimation approximative du prix que coûteraient " l'approfondissement du chenal pour qu'il eût une hauteur d'eau uniforme de vingt-quatre " pieds, et son élargissement pour qu'il eût une largeur uniforme de 400 pieds—et une

" estimation approximative du prix que coûterait l'approfondissement ci-dessus en conservant " au chenal sa présente largeur de 300 pieds.

" Que, de plus, lorsque le bureau sera en possession de ces états, des ingénieurs consultants soient employés, si on le trouve nécessaire, (avec le consentement du gouvernement).

" Que l'ingénieur soit en outre requis de présenter au bureau une estimation du prix des " travaux à faire pour rendre le port propre à recevoir les bâtiments plus considérables que " l'on peut s'attendre à y voir venir quand le projet d'amélioration du chenal aura été exécuté."

Le 4 octobre, je partais de Montréal pour faire l'examen et lever les plans des parties du fleuve qu'il me fallait reconnaître, et opérer des sondages et des forages, afin de pouvoir mettre sous les yeux des commissaires une description exacte de l'état du chenal. Je soumets avec le présent rapport une série de dessins représentant le fleuve depuis la Pointe aux Trembles jusqu'au cap Charles, où se sont bornées nos opérations jusqu'ici et où se borneront aussi toutes les opérations futures.

Dans le cours de mon examen, j'ai été grandement aidé par les excellents relèvements hydrographiques exécutés par ordre de l'amirauté sous la direction du commandant Orlebar, et ceux qui ont été faits, il y a deux ans, par M. Baillargé sous la direction de M. Page, pour le compte du gouvernement, et qui décrivent avec exactitude les parties creusées du chenal; depuis lors, il n'y a pas eu d'autre changement que le nouveau chenal, qui fut ouvert à la Pointe aux Trembles, il y a deux saisons, par les commissaires du havre.

Par cet examen j'ai acquis la conviction que le projet de creuser encore le chenal de deux ou quatre pieds est parfaitement praticable : les matières à enlever ont peu de consistance et sont de la même nature que celles qu'on a eu à enlever lorsqu'on a construit le chenal de vingt pieds. J'ai pratiqué des forages en différentes localités, le long de la route, jusqu'à des profondeurs de huit à dix pieds au-dessous du fond du chenal de vingt pieds, et j'ai apporté à Montréal des échantillons de la nature des terrains afin qu'on puisse les examiner si on le croit nécessaire. Les commissaires peuvent donc avoir toute confiance dans nos estimations, puisqu'à l'exception d'une ou deux petites parcelles, le lit à approfondir de quatre pieds est partout de même qualité que les terrains qu'on a ouverts pour faire le canal de vingt pieds.

J'ai commencé mon étude des lieux à la limite du port de Montréal. De ce port à la Pointe aux Trembles, la hauteur d'eau, comme le bureau le sait, excède partout vingt-quatre pieds à l'étiage ; par conséquent, il y a peu de chose à dire de cette section. Il existe devant le village de Longueuil une pointe qui s'avance dans le fleuve, sur laquelle l'*European* s'échoua l'été dernier. Elle se trouve considérablement en dehors du chenal ; cependant, comme c'est dans cette localité que mouillent ordinairement les navires à leur sortie du port, et que les échouements sur la pointe ont été nombreux l'été dernier, le bureau de la Trinité y a fait installer une bouée, qui a été très-utile. Le capitaine Armstrong signale aussi cette pointe dans son rapport aux commissaires du havre en date du 13 octobre 1870, et il recommande d'établir une balise ; mais à cause de la grande distance une balise ne rendrait aucun service ; une bouée est tout ce qu'il faut.

C'est à la Pointe aux Trembles que se rencontrent les premiers embarras et que nos opérations ont commencé. Il n'y a pas, à cet endroit, moins de trois différents chenaux pour éviter le *poulier* qui est dans le voisinage. On pourra voir le tout d'un coup d'œil sur le dessin ci-joint. La question de ce triple chenal a été le sujet de beaucoup de discussion, et je crois nécessaire de m'y arrêter un peu.

En 1865, je fus chargé par les commissaires du havre d'accompagner le surintendant pour faire un examen du chenal entre Sorel et Montréal ; il s'agissait de déterminer les points où il fallait échelonner la flottille de draguage afin de tâcher de finir le chenal de vingt pieds à la fermeture de la saison de 1865. Après un examen soigneux du voisinage de la Pointe aux Trembles, nous fîmes cette recommandation :—

" Nous avons sondé tout le long du chenal, et plus particulièrement sur le poulier qu'on " projette d'enlever. Nous avons reconnu que cette batture est beaucoup plus grande que ne la " représente le commandant Orlebar ; elle a au moins 800 ou 900 pieds de long sur 300 pieds " de large ; et il faudrait enlever par le dragage une épaisseur de deux à trois pieds de terres, " mêlées de cailloux. Après avoir examiné soigneusement cette batture, nous décidâmes de " suivre l'eau profonde l'espace d'environ 600 pieds, en inclinant davantage au sud, où nous

" trouvâmes un chenal d'eau profonde, jusque vis-à-vis la grande tour à feu; et alors nous " traversâmes la batture, suivant la carte d'Orlebar; mais celle-ci donne sur cette " batture une hauteur d'eau de seize à dix-sept pieds, tandis que nous n'y trouvâmes " jamais moins de dix-neuf pieds et demi d'eau, à six différentes fois que nous la traversâmes. " Nous recommanderions de creuser ici le chenal définitif, à cause des travaux peu considéra- " bles de dragage qu'il y faudrait faire, comparativement à ceux que nécessiterait la démolition " du poulier et du bout du banc dans le chenal actuel."

Notre recommandation fut mise à exécution à la fin de 1865; mais, par suite des mêmes objections qui s'élevaient contre le chenal dont on avait fait usage jusque-là, le nouveau n'a jamais servi, et tous les pilotes, jusqu'au dernier, refusèrent de le suivre. Dans l'été de 1868, M. Page fit l'inspection des travaux dépendant de la commission du havre; vu la détermination prise par les pilotes, et comme l'ancienne route n'avait que dix-neuf pieds et trois pouces de profondeur, j'attirai l'attention de M. Page sur l'opportunité d'ouvrir un chenal plus au nord que ceux existants; il examina avec soin l'emplacement des trois passages, et, à la réception de son rapport, les commissaires décidèrent immédiatement de mettre en pratique sa proposition, ce qu'ils firent pendant l'été de 1869.

Pour creuser ce point du fleuve de deux ou de quatre pieds de plus, les opérations devront donc s'étendre de A à B, espace d'environ 8,000 pieds; les matières sont peu consistantes. Le nombre total de verger de terrains à extraire pour exécuter un creusement de deux pieds serait de 33,862 verges cubes.

De ce point, en descendant, l'eau profonde s'étend d'une même continuité jusqu'à un petit poulier situé un peu au-dessus du phare de l'île Sainte-Thérèse, (marqué C dans le levé) sur lequel il y a vingt-deux pieds d'eau. Il n'y aurait par conséquent aucun dragage à faire pour un chenal de vingt-deux pieds, et, pour un chenal de vingt-quatre pieds, le cube des excavations serait seulement de 800 verges.

Sur la ligne du phare de l'île Sainte-Thérèse, il faudra reprendre encore le dragage à la bouée noire installée au coude (D sur le levé) et le continuer, sauf quelques petites interruptions, jusqu'à la bouée près du cap Saint-Michel (E sur le levé.) Ce creusement nécessitera l'extraction d'environ 90,000 verges de matières, si on le fait de deux pieds, et de 200,000 verges si on le porte à quatre pieds.

L'obstruction que nous avons rencontrée ensuite est le poulier situé un peu plus bas que le cap Saint Michel; le chenal ici a bien la profondeur de vingt pieds, mais non pas la largeur nécessaire. En consultant le levé, on verra que le poulier est entre deux fosses profondes, dont l'une ne peut être d'aucun usage à moins qu'on ne fasse disparaître le poulier. Si celui ci disparaissait, le chenal, qui fait ici un coude extrêmement incommode et n'a qu'environ 280 pieds de largeur, deviendrait large de 600 pieds, et, ce qui est important, parfaitement droit. Je recommanderais de rétablir les deux balises qu'il y avait sur l'île de Laurier (suivant l'avis du capitaine Armstrong); car la rencontre de deux bâtiments à ce tournant serait très-dangereuse, si quelqu'une des bouées avait été emportée. La quantité totale de matière qu'il faudrait enlever ici pour obtenir un chenal de vingt-deux pieds, se monterait à 11,574 verges.

Au poulier par le travers de la pointe Marie, le chenal fait une courbe très-subite et tortueuse, qui rend la rencontre de deux navires à cet endroit fort embarrassante. Le capitaine Armstrong, dans le rapport dont j'ai déjà fait mention, suggère d'enlever tout le poulier; mais comme cela nécessiterait un travail très-considérable (la hauteur d'eau n'étant que de sept pieds en quelques endroits) et l'extraction d'environ 100,000 verges de matières, je recommanderais plutôt d'ouvrir un chenal entièrement nouveau au sud du poulier, où il y a maintenant dix-huit pieds d'eau, et où passent déjà beaucoup de petits bâtiments. Ce chenal redresserait parfaitement le chemin navigable; pour le pratiquer, en lui donnant une profondeur de vingt-deux pieds, on aurait à enlever environ 11,000 verges de matières.

De là à la ligne des phares de Contrecœur, l'eau a bien assez de profondeur pour un chenal de vingt-quatre pieds, qu'il suffirait d'indiquer par un bouage convenable: le chenal naturel est fort large, et les courbes en sont suffisamment praticables. Le dragage à ce que j'appellerais Lavaltrie est un travail exceptionnel, inférieur seulement aux opérations du lac Saint Pierre, et s'étend sur un espace d'environ cinq milles: la hauteur d'eau était primitivement la même ici que sur les battures du lac Saint Pierre, mais les matières ont offert un peu

plus de résistance. Les terrains à excaver sont de même nature que ceux déjà extraits, et il y a de plus un petit poulier, recouvert de vingt et un pied pieds d'eau, presque vis-à-vis le village de Lanoraie. Il existe aussi une couple de petites fosses d'eau profonde sur le tracé ; mais comme le dragueur devrait toujours y passer la dépense des travaux serait la même. Pour faire ici un chenal de vingt pieds de profondeur, il faudrait enlever environ 550,000 verges cubes de matières.

A partir de Lavaltrie l'eau est profonde jusqu'à la tête du lac, excepté sur un point, savoir à l'extrémité supérieure de l'île à la Pierre, où j'ai trouvé un petit poulier, sur lequel il n'y a qu'un unique sondage de 21 pieds, immédiatement suivi d'un sondage de 26 pieds; de sorte que ce haut-fond est de peu d'étendue. Seulement, il est situé au milieu même de la route où passent les navires, et soit que l'on creuse un chenal de 22 ou de 24 pieds, il faudra le faire disparaître, et pour cela, enlever 1,000 verges de matières.

Le lieu où nous avons rencontré ensuite des obstructions est le lac St. Pierre. J'y ai trouvé une hauteur d'eau de vingt pieds à eau basse, excepté sur un ou deux points exigus, où elle était moindre par suite peut-être du remuement des terres pendant le dragage ou d'un éboulement des bords du chenal. Ces affaissements ne diminuaient la hauteur d'eau que d'environ six pouces; le terrain étant ici sans consistance, ils ne pourraient offrir de résistance à la marche d'un bâtiment dans des circonstances ordinaires.

Le dernier dragage dans le lac s'est fait il y a cinq ans, lorsque les commissaires décidèrent d'enlever la petite batture sur laquelle le bâtiment d'essai *Ocean* s'était échoué l'automne précédent. On profita de l'occasion pour faire disparaître une petite crête de terre qui séparait deux fosses profondes. Cette amélioration, d'autant plus utile que le chenal à cet endroit tourne très-brusquement, a porté la largeur de l'espace navigable de 300 à 800 pieds environ, et, je puis le dire, a été unanimement approuvée des pilotes et des mariniers de bateaux à vapeur.

Pour ouvrir à travers le lac un chenal de vingt-deux ou de vingt-quatre pieds, il faudra commencer le dragage de l'extrémité supérieure même et le continuer sur toute la longueur du lac, sauf une interruption très-peu importante. Les dépressions du fond, qui, lors du premier creusement, avaient offert une hauteur d'eau bien suffisante, devront aussi être approfondies, car les sondes n'y donnent que 21 pieds et 21 pieds et 6 pouces; et, pour extraire ces 6 pouces de matières, il en coûtera tout autant que pour extraire une épaisseur de deux pieds, parce qu'il y faudra promener pareillement le dragueur. La distance totale à parcourir, pour la confection d'un chenal de 24 pieds, serait d'environ quatorze milles ; la quantité totale de matières à enlever, pour la confection d'un chenal de vingt-deux pieds, serait de 1,500,000 verges, et pour celle d'nn chenal de vingt-quatre pieds, de 3,080,000 verges.

Le lac est bien balisé, et jusqu'à un certain point bien éclairé. Je n'ai rien à dire du balisage ; mais l'éclairage, ce me semble, pourrait être amélioré par l'installation d'une lumière à la bouée blanche, où la nécessité n'en est pas moins grande qu'ailleurs Je voudrais au reste voir supprimer les feux flottants (à mesure qu'il devient nécessaire de les renouveler) et établir à la place des tours bâties sur caissons. L'objection à l'usage des feux flottants est qu'ils sont sujets à être déplacés, emportés par les trains de bois, etc., à quoi ne sont pas exposés les caissons, qui sont fixés à demeure. Comme je viens de le dire, je recommanderais de placer un feu convenable à la "bouée blanche."

Je suggérerais aussi de prier le bureau de la Trinité de replacer la balise en arrière de la lumière à la Pointe-du-Lac, ou, ce qui serait préférable, d'y installer un phare destiné à indiquer, de nuit et de jour, aux bâtiments, la route à suivre jusqu'à la bouée blanche.

Depuis l'extrémité inférieure du lac jusqu'à la tête des battures de Sainte-Anne, la hauteur d'eau est suffisante pour un chenal de vingt-deux, même de vingt-quatre pieds; et tout cet espace est bien balisé, mais remarquablement dépourvu de feux directeurs. Du temps que le chenal Provencher était le seul suivi, la route était bien éclairée par quatre lumières ; depuis que les bâtiments à grand tirant d'eau l'ont abandonné et passent par le chenal le plus au sud, celui de Bécancour, il est devenu très-urgent d'éclairer ce dernier chenal comme les autres parties du fleuve. Les deux balises sur le cap de la Madeleine, les deux sur la rive sud

et les deux à Champlain, en amont de l'église, devraient toutes être remplacées par des phares.

Depuis la tête des battures de Sainte-Anne, en descendant, juqu'à la batture des Grondines, près du cap Charles, le chenal, quoique profond, a, dans la ligne des phares, des embarras sous forme de petits pouliers, dont j'ai marqué la position sur le levé.

Premièrement, lorsqu'on descend sur la ligne des phares de Batiscan, il est impossible d'amener les phares des Grondines dans le même rayon visuel, sans faire un détour subit entre deux bouées, entre lesquelles il faut avoir soin de se tenir pour ne pas courir risque de s'échouer. Un peu plus loin, se trouve un petit poulier dans le milieu aussi du chenal; c'est une obstruction peu saillante, car aux eaux basses elle est recouverte de dix neuf pieds d'eau; mais à peu de distance de là, toujours dans la ligne des phares des Grondines, se présente la plus grande peut-être des obstructions indiquées sur le plan (H). Ce pouillier, d'environ 800 pieds de longueur, est recouvert de dix-huit pieds d'eau seulement, et formé de roc vif; c'est le seul massif de cette nature que j'aie rencontré dans le fleuve. Il arrive fréquemment que les navires touchent sur ce rocher en passant, lorsque, rangeant les phares des Grondines de trop près, ils essaient de rallier de nouveau les feux de Batiscan avant de porter sur ceux du cap Charles. Dans la ligne de ces derniers feux nous avons rencontré encore trois obstacles: le premier est le poulier Rayer, sous seize pieds d'eau; et le suivant, le poulier à la Brimbale, sous environ dix-sept pieds d'eau. Aucune bouée ne signale ces pouliers, qui sont dans une ligne de feux rapprochés les uns des autres et difficiles à voir, étant sur le sommet du cap. En nous éloignant de ces lumières, nous rencontrons la batture de la pointe des Grondines, qui traverse entièrement le chenal, et est recouverte, en quelques endroits, de dix-sept à dix-huit pieds d'eau; et nul doute que la hauteur d'eau n'y soit de vingt pieds dans les plus grandes marées; mais les bâtiments ne les attendent pas toujours. On doit avoir égard toutefois à l'impatience et au zèle des capitaines et des pilotes, poussés par le désir de faire un passage aussi profitable que possible à risquer plus peut-être que ne le voudrait la prudence. Tout cet espace est jonché de cailloux énormes, qu'il faudrait enlever même pour ouvrir un chenal de vingt pieds. La principale obstruction, comme je l'ai déjà dit, est la batture des Grondines. Dernièrement, deux bouées y ont été posées, l'une au côté sud et l'autre au coté nord du chenal; celle-ci, qui se trouve sur le côté sud de la batture, a été grandement utile. Il serait nécessaire d'en placer d'autres sur les deux pouliers dont je viens de parler.

Mais la première chose à faire, et la plus importante, ce serait de pratiquer un passage entre les bouées qui sont sur la batture des Grondines, et de couper aussi une partie des pouliers Rayer et à la Brimbale; après quoi, comme ces hauts-fonds sont en plein chenal, on baliserait convenablement les bords de cette tranchée. Et si le temps et les autres circonstances le permettaient, il faudrait promener le dragueur sur le fond du chenal depuis le cap Charles jusqu'à l'extrémité supérieure des batture de Sainte-Anne, pour obtenir la profondeur voulue, indépendamment du grossissement des eaux produit par la marée. La quantité de matières à extraire pour faire un chenal de vingt-deux pieds serait de 40,000 verges, et de 80,000 verges si l'on voulait un chenal de vingt-quatre pieds. D'ici à Québec, l'eau ne cesse plus d'être profonde; cette partie du fleuve n'a besoin ni de dragage ni de balisage, et par conséquent je n'ai pas à m'y arrêter ici. J'ai indiqué tous les points ayant de l'importance pour les commissaires et qui sont peu ou point balisés ou éclairés; j'espère qu'ils seront signalés au bureau de la Trinité, auquel appartient le contrôle de ces matières. Je place ici un tableau des localités où il faudrait faire des travaux, avec une estimation des prix qu'ils coûteraient, soit qu'on ouvre un chenal de vingt-deux pieds ou un chenal de vingt-quatre pieds en conservant la largeur actuelle—et une estimation des travaux à faire pour obtenir une hauteur d'eau de vingt-quatre pieds et augmenter en même temps de cent pieds la largeur du chenal.

Estimation approximative des quantités de matières à draguer pour donner au chenal des navires entre Québec et Montréal soit une profondeur de vingt-deux ou de vingt-quatre pieds d'eau—et du prix que coûteraient ces travaux de dragage.

Pour approfondir le chenal de deux pieds.

Pointe aux Trembles et voisinage	$33,862					
Cap St. Michel	11,574					
Varennes	44 444					
Pointe Marie	11,000					
Lavaltrie	550,000					
		650,880	verges	@ 30 cts.	...	$195,264 00
Lac St. Pierre	1,500,000					
		1,500,000	,,	@ 15 ,,	...	225,000 00
Bastican, Cap à la Roche et Cap Charles	40,000					
		40,000	,,	@ $1 00	...	40,000 00
Nombre total de verges		2,190,880				
		Dépenses casuelles				39,736 00
		Prix total				$500,000 00

Pour approfondir le chenal de quatre pieds.

Au-dessus du lac St. Pierre	1,301,760	verges	@ 30 cts.	...	390,528 00
Lac St. Pierre	3,080,000	,,	@ 15 ,,	...	462,000 00
Au-dessous du lac St. Pierre	80,000	,,	@ $1 00	...	80,000 00
Nombre total de verges	4,461,760				
	Dépenses casuelles				67,472 00
	Prix total				$1,000,000 00

Pour élargir le chenal de 100 *pieds et l'approfondir de quatre pieds.*

Total pour le lac St. Pierre	5,505,412	verges	@ 15 cts.	...	825,811 80
Lavaltrie	1,747,206	,,	@ 30 ,,	...	524,161 80
En amont de Lavaltrie	200,000	,,	@ 30 ,,	...	60,000 00
Bastican, Cap à la Roche, etc	150,000	,,	@ $1 00	...	150,000 00
	7,602,618	,,			1,559,973 60
	Dépenses casuelles				190,026 40
					$1,750,000 00

Les estimations ci-dessus ne comprennent pas le prix du matériel qu'il faudra employer à la construction des chenaux : en les faisant j'ai supposé que les travaux seront exécutés par adjudication, mode que je recommanderais fortement aux commissaires d'adopter, s'ils ont le contrôle. Ils auraient bien sans doute à acheter les bateaux ; mais ils pourraient les louer à l'entrepreneur, à qu' ils feraient payer une somme raisonnable pour l'usure et l'intérêt du prix de cette flottille. Je le dis sans hésitation, les travaux peuvent être exécutés par un entrepreneur à vingt-cinq pour cent meilleur marché que par les commissaires du havre, et, cela va sans dire, avec beaucoup plus de célérité. Je recommande d'acheter ou de construire au moins cinq autres bateaux dragueurs, avec remorqueurs, gabarres à vase, etc., complets ;

cette flotille coûterait environ $250,000, et pourrait ouvrir entièrement le chenal de vingt-deux pieds en deux saisons, ou celui de vingt-quatre pieds en quatre saisons. Pour faire ce dernier, en lui donnant la largeur de 400 pieds, elle mettrait saisons.

Le bureau, dans la résolution qui porte ses instructions, se borne à me demander d'estimer le prix que coûteraient les différents chenaux respectivement, sans plus de questions sur leur nécessité. Depuis que je prends part au service du havre de Montréal, j'ai constamment remarqué que les abordages arrivent toujours dans quelque sinuosité du chenal. Je me suis efforcé dans le rapport ci-dessus d'indiquer ces courbes dangereuses et le moyen de les faire disparaître. Je pense que la largeur actuelle du chenal est bien suffisante, et j'engage beaucoup les commissaires à ne pas essayer de l'agrandir. Ce chenal est large en comparaison des travaux artificiels du même genre ; ainsi, par exemple, les canaux ne possèdent qu'un tiers de sa largeur ; tandis que les améliorations dans la Clyde, qui sont des travaux semblables à ce chenal, présentent en quelques endroits une largeur de 400 pieds à peine, quoique le trafic y soit bien plus considérable. Ce qui est donc plus nécessaire que son élargissement, c'est son approfondissement ; car plus il sera profond, moins il y aura de risques d'abordage, parce que les bâtiments y gouverneront mieux.

Le matériel dont il faudra se pourvoir, par le prix qu'il devra coûter, constitue le premier article à porter en dépense, et un article considérable. Des dragueurs comme ceux dont la commission s'est déjà servi pour ses creusements, sont les meilleurs qu'elle puisse choisir. Il va sans dire que vous n'ignorez pas que la commission ne possède en ce moment aucun dragueur propre aux travaux projetés ; elle a deux dragueurs-élévateurs, l'un qui fonctionne vite et l'autre lentement. On les appelle respectivement le *rapide* et le *lent*, moins cependant pour marquer la plus ou moins grande rapidité de leur action que leur plus ou moins grande aptitude à diverses sortes de travaux. Les dragueurs à action rapide sont préférables pour les travaux en rivière, et les autres pour les travaux en port. Mais comme il sera nécessaire d'approfondir de nouveau le port et d'exécuter cet approfondissement en même temps que celui du lac et du fleuve, il est évident que pour ces derniers il va falloir une flottille entièrement nouvelle. Il y a divers moyens de se procurer ce matériel flottant. Les agents chargés de la vente des bateaux dragueurs qui ont servi à construire le canal de Suez, nous ont écrit et offrent de nous les vendre ; la maison Simmons, de Renfrew, nous a envoyé des circulaires, où elle se charge de nous fournir tous les bateaux dont nous aurons besoin ; enfin, nous avons l'industrie locale, prête à entrer en marché avec nous. A tout considérer, je ne doute nullement que ces bateaux ne puissent être construits tout aussi bien en Canada, et il serait bien plus facile d'en surveiller la construction. Comme on n'en aurait besoin que pour sept ou huit ans seulement, on pourrait les faire de bois, beaucoup moins coûteux que le fer. Le dernier bateau dragueur bâti pour la commission est pourvu de tous les perfectionnements possibles, qui lui permettent d'opérer jusqu'à une profondeur d'eau de trente-cinq pieds. La chose la plus importante après la question des bateaux dragueurs, c'est celle de leurs bateaux de service (*tenders*). Autrefois nous avions coutume d'employer de grandes allèges à roues latérales, mues par une machine à double effet, et montées par des équipages de quatorze ou quinze hommes ; depuis lors, l'usage des petits remorqueurs s'est introduit ici comme ailleurs, et, pour le remorquage léger tend à remplacer celui des gros bateaux ; en outre, les remorqueurs étant beaucoup plus économiques sous les rapports de la main-d'œuvre et de la consommation de combustible, sont par conséquent beaucoup plus avantageux pour nous.

La surveillance de travaux tels que ceux dont il s'agit est la chose la plus importante à considérer après les moyens de les accomplir. MM. McNeil, Child et Gzowski, dans leur rapport sur ce même sujet, en date du 31 octobre 1850, recommandaient de placer les travaux sous la double surveillance d'un ingénieur civil entendu, qui les visiterait de temps en temps et d'un sous-ingénieur en résidence sur les lieux d'opérations. Je partage leur opinion sur la nécessité de la surveillance d'un ingénieur civil, visitant les travaux de temps en temps ; mais je préfèrerais charger de la surveillance sur les lieux un ingénieur-mécanicien, les fonctions du surintendant résidant devant participer de la nature des opérations mécaniques ; pour celles de l'ingénieur en chef, elles se réduiraient comparativement à peu de chose, à cause de la connaissance qu'on a maintenant des caractères du fond de la rivière, qu'ont révélés, comme je l'ai déjà dit, les relèvements hydrographiques exécutés par ordre de l'amirauté sous

la direction du commander Orlebar, et par M. Page, pour le département des travaux publics, ainsi que ceux qui ont été faits en différents temps par votre ingénieur; enfin, par suite de ces relevés et de l'expérience pratique des pilotes, qui montent ou descendent journellement cette région du fleuve, celle-ci est à cette heure tout aussi bien connue qu'un grand chemin public.

Je me résume et je conclus. Le résultat de mon examen est que je considère la présente largeur de 300 pieds comme bien assez ample, mais la profondeur comme insuffisante. Je recommanderais de commencer tout de suite par creuser le chenal de deux pieds, et ce creusement achevé, la commission pourrait se charger de la dépense d'un second approfondissement semblable.

J'ai l'honneur d'être Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

A. G. Nish,
Ingénieur des Commissaires du Havre.

Bureau des Commissaires du Havre,
Montreal, 1er février, 1872.

H. H. Whitney, écuyer,
Secrétaire des Commissaires du havre de Montréal.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information des commissaires du havre, un compte-rendu des travaux exécutés sous ma surintendance pendant la saison dernière. J'ai divisé les matières en chapitres, sous les titres de "Réparations au port," "Nouveaux travaux près de la Pointe du Moulin à vent," "Exhaussement de la jetée Russell," "Bassins Elgin et Metcalfe," "Prolongement du quai des Commissaires," "Réparations à l'extrémité supérieure du bassin Militaire," "Dragage du havre," "Dragage à Repentigny, Contrecœur," et "Propositions d'améliorations pour l'avenir."

Réparations au port.

A l'ouverture de la navigation, c'est-à-dire pendant la débâcle accoutumée, le printemps dernier, les quais n'ont souffert comparativement aucun dommage, à l'exception de l'extrémité supérieure du bassin Militaire, dont je parlerai plus loin; mais sur quelques quais et jetées, il était resté d'énormes quantités de glaçons, qu'il a fallu ôter à bras et par conséquent à grands frais. Les dépenses de cette partie du service augmentent graduellement d'année en année à mesure que le port s'accroît, surtout pour le nettoiement des quais, à cause de la nécessité de garder un certain nombre de chevaux pour enlever les amas de matières sur les jetées et les porter à notre dépôt, qui est situé à près d'un mille du centre du havre. A la saison prochaine, j'ai l'intention d'exposer au bureau la nécessité de faire constuire une gabare sur le modèle de nos gabares à vase actuelles, qui serait placée dans quelque endroit central du port, réservé pour elle; lorsqu'elle serait pleine, on la pourrait remorquer jusque dans le courant et l'y décharger. Les quais, par ce moyen, pourraient êtres tenus beaucoup plus nets, avec beaucoup moins de frais.

La seule réparation considérable qu'on sera dans la nécessité de faire à l'ouverture de la navigation, est la restauration du plancher de la jetée Albert, usé et percé à plusieurs places par suite du grand mouvement de voitures qui s'y fait; car tout le roulage du quai de l'Ile passe par cette jetée. Il faudra exécuter cette réparation d'aussi bonne heure que possible, et comme il est difficile de se procurer de l'épinette rouge à l'entrée de la saison, je recommande de raccommoder le planchéiage avec des madriers de pin de 6 pouces, et de faire préparer tout de suite ce bois pour qu'on puisse le mettre en œuvre dès l'ouverture de la navigation.

Dans mon rapport pour la saison dernière, j'avais appelé l'attention des commissaires sur la nécessité d'exhausser une partie du quai de l'Ile; l'extrémité supérieure fut choisie, et il fut passé contrat pour l'élever sur une étendue de 240 pieds, avec MM. Bowie frères, qui ont exécuté les travaux. Cette amélioration a coûté, somme totale, $2,329.76, y compris la dépense de l'empierrement d'un espace d'environ cinquante pieds de large en arrière de ce quai. Il serait grandement utile de donner plus de hauteur à toute cette partie de la levée

du port; c'est pourquoi je recommanderais de continuer l'exhaussement en élevant la face extérieure de ce quai pendant la saison prochaine; comme la longueur serait à peu près la même, la dépense serait d'environ $2,500.

Le total des frais de réparations de l'année, non compris le prix de l'exhaussement, se monte à $8,716.97.

Nouveaux travaux près de la Pointe du Moulin-à-vent.

Comme vous le savez, il a été fait fort peu d'ouvrage ici pendant la saison. Dans mon rapport de l'année dernière, je montrais aux commissaires de quel avantage pouvait être pour le commerce, si on l'utilisait, le bassin formé près de la Pointe du Moulin; le bureau adopta cet avis et donna ordre d'exécuter les travaux nécessaires. Mais le gouvernement, dans le dessein de donner une seconde décharge au canal de Lachine, fit suspendre ces améliorations. Elles eussent été grandement utiles aux petits bâtiments employés au commerce local, qui souffre beaucoup de l'état de choses actuel; et, après la mesure prise par le gouvernement, il faudra pourvoir ailleurs au stationnement de ces bateaux. J'ai fait faire, pendant l'été, des plates-formes temporaires sur chevalets pour la commodité des barges à bois, afin qu'elles pussent décharger à ce quai; mais ces plates-formes coûtent fort cher, et je ne recommanderais pas de les refaire, du moins à nos frais.

Il n'a pas été déposé de curages à cet endroit pendant la saison; et, vu les améliorations projetées par le gouvernement, je serais d'avis de ne plus en décharger là jusqu'à ce que le gouvernement ait fait connaître sa détermination. La somme totale dépensée ici dans le cours de la saison, y compris le prix des plates-formes, a été de $3,040.

Quai des Commissaires.

Depuis l'achèvement des 1400 pieds de ce quai faits l'année dernière, les travaux ici se sont bornés à des dépôts de matières draguées, opérés en prévision d'une prochaine augmentation de son étendue. La somme totale dépensée pendant la saison ne se monte qu'à $410 qu'ont absorbées les dépenses de la grue employée au déchargement des curages.

L'automne dernier, les commissaires ont passé contrat avec MM. Bowie pour la construction d'un prolongement de 1,300 autres pieds avec une profondeur de 24 pieds d'eau. On a arrêté cette profondeur en cas que l'on creuse le chenal entre Québec et Montréal jusqu'à 24 pieds, afin que si le port n'est pas approfondi aussi, lorsque le chenal sera achevé, il y en ait du moins quelque partie qui puisse servir.

En jetant les yeux sur le plan, vous verrez que ce prolongement de 1,300 pieds formera deux bassins. Cette disposition est nécessaire à cause du fort et rapide courant qui existe ici, et auquel les navires auraient été exposés si on avait continué le quai tout droit; en effet aucun navire vide n'aurait pu s'y mettre en chargement côte à côte avec une barge et un élévateur. Dans ces deux bassins, les bâtiments seront en eau comparativement calme.

Bassins Elgin et Metcalfe.

La construction de ce quai a été terminée dans l'automne de 1870; mais à cause du peu de consistance des remplissages, il fut impossible de macadamiser à la clôture de la navigation. Pendant l'hiver, la fourniture de la pierre cassée nécessaire pour couvrir le quai fut adjugée à MM. Bowie; et à l'ouverture de la navigation, on s'est hâté d'exécuter l'empierrement avant la reprise du trafic. La dépense totale faite cette année, pour la pierre cassée, s'est élevée à $1,766, et pour l'empierrement à $381—soit en tout, $2.148.41.

Jetée Russell.

La jetée Russell a été plusieurs années dans un état déplorable, pendant la construction des bassins Elgin et Metcalfe, lorsqu'on a augmenté la largeur depuis le mur de revêtement. Le trou qu'il y avait au milieu a été comblé, et le quai élevé d'environ dix-huit pouces. Le délabrement où était cette jetée nécessitait de grandes réparations, qui avaient été approuvées par le bureau. Il fut passé contrat avec MM. Bowie, qui se chargèrent de raser la construction entière au niveau des basses eaux; mais au cours de la démolition, on trouva si saines les pièces de bois qui formaient la jetée, bien qu'elles fussent là depuis près de trente ans, que l'on résolut de ne pas les déranger, ce qui a sauvé une dépense d'environ $1,400 à la commission.

La jetée a été exhaussée de près de dix-huit pouces, c'est-à-dire au niveau des améliorations, et dépassera maintenant les hautes caux du printemps. Le dessus en a été recouvert d'excellents madriers d'épinette rouge de 4 pouces. Dépense $8, 973.18.

Réparations au bassin Militaire.

Depuis la construction de la jetée Victoria, les quais en dedans du bassin Militaire ont toujours souffert plus ou moins, tous les ans. Avant qu'elle fût finie, alors qu'il n'y avait qu'une étendue de 400 pieds seulement d'immergée, l'eau détournée de son cours avait reflué en dedans et causé à l'entrepreneur un dommage de $3,000 au moins. L'année d'après, une partie de l'abord de la dite jetée, étant dans sept ou huit pieds d'eau seulement, fléchit et s'effaissa ; à la saison suivante, un autre caisson de la jetée extérieure céda aussi, et n'a pas encore été relevé ; enfin l'hiver dernier, tout le côté inférieur de l'abord de la jetée Victoria s'est éboulé lors du grossissement des eaux à la fonte des neiges. Il était impossible de préciser l'étendue du dommage et ce qu'il fallait faire pour y porter remède ; mais le 10 mai, sur mon avis, le bureau passait marché avec MM. Bowie. La jetée entière a été établie dans vingt-quatre pieds d'eau, et l'abord fait de cent pieds de largeur. La dépense totale de ces derniers travaux a été de $8,043.60 ; sur cette somme, les entrepreneurs ont reçu $6,702,-19 ; la différence a été absorbée par les dépenses de la grue dont on s'est servi pour opérer les terrassements.

Opérations de creusage dans le port.

On a poursuivi avec toute la diligence possible les travaux de dragage dans le havre pendant la saison, et les résultats obtenus ont été aussi satisfaisants que de coutume. La machine à draguer No. 1 a commencé son travail sur le banc situé devant le quai des Commissaires, le 14 mai, et ne l'a presque pas interrompu de toute la saison, ayant fonctionné 140 jours, pendant lesquels elle a enlevé 18,000 verges cubes de substances molles, et environ 200 tonneaux de cailloux, pesant chacun de un à dix tonneaux. L'extraction de ces pierres, comme on le pense bien, a pris beaucoup de temps, à cause de la grande profondeur de l'eau et de la violence du courant, ce qui rend les opérations de l'accrochement et du forage très-longues et très-coûteuses. La dépense totale de ce bateau dragueur, y compris celle de son allége, pendant la saison, s'est élevée à $11,066, ce qui fait en moyenne par verge draguée environ soixante cents, sans compter les frais de l'extraction des cailloux. Je proposerais de replacer, dès l'ouverture de la navigation, ce dragueur sur le même banc et de l'y laisser jusqu'à ce qu'il l'ait fait disparaître entièrement, parce que tant qu'il y aura là une obstruction, si petite qu'elle soit, cette partie de quai de 1,400 pieds sera toujours regardée avec défiance par les armateurs.

Bateau dragueur No. 3.

Le 18 avril, ce bateau fut conduit à Repentigny pour y creuser un chenal de 3,000 pieds environ pour MM. Cushing. On avait eu d'abord l'intention de faire ce chenal d'une trentaine de pieds de large ; mais la chose étant impossible à cause de la longueur de l'arbre du bateau dragueur, qui était de 30 pieds aussi, on le fit d'environ quarante pieds de large. Nous terminâmes l'excavation le 9 juin, au bout de quarante jours environ, dont plusieurs furent perdus par les lenteurs inévitables avec une machine neuve.

Au moment où nous achevions ces travaux, nous reçûmes une communication du gouvernement au sujet du dragage d'un chenal à Contrecœur ; mais avant que les négociations fussent terminés, nous perdîmes douze jours à attendre, car il eût été inutile de ramener le bateau à Montréal lorsqu'elles étaient pendantes. Dès que nous eûmes reçu des instructions le 21 juin, nous le descendîmes à Contrecœur, et nous le mîmes en place. La machine fonctionna jusqu'au 10 juillet, que nous fûmes obligés de discontinuer les travaux parce qu'il ne restait plus que trois pieds d'eau sur le fond où nous draguions. En conformité de nouvelles instructions, j'ai ramené alors le bateau à Montréal, et je l'ai attaché à une batture située à l'extrémité inférieure du quai des Commissaires, où il a travaillé jusqu'à la fin de la navigation. Ce bateau a enlevé dans le cours de la saison 10,000 verges de matières à Repentigny, 3,500 à Contrecœur et 17,000 dans le port—soit un total de 30,500 verges, moyennant une dépense de $12,079 60, y compris celles de l'allége.

Bateau dragueur No. 2.

Ce bateau, du 15 mai au 15 juin, a travaillé en dehors du quai de la Pointe du Moulin à vent ; après quoi on l'a placé dans le bassin Elgin, où il est demeuré jusqu'au 20 juillet. Après avoir curé parfaitement le fond de ce bassin et l'entrée de l'égoût, il est retourné au quai de la Pointe du Moulin à vent, où il a fonctionné jusqu'au 22 août : ce jour-là, on l'a mené au bassin du Prince pour en nettoyer le fond ; le 28, il est revenu s'établir au quai du Moulin à vent, et il y a resté juqu'au 2 octobre. Du 2 au 9 octobre, il a curé le bassin Militaire ; le 9, il a été au bassin des paquebots Allan, puis est revenu au bassin Militaire ; le 21, il s'est rendu au quai des Commissaires, et y a resté jusqu'au 6 novembre, qu'il a été prêté à la corporation pour enlever des obstructions à la bouche du tunnel en voie de construction à l'avenue Colborne. Le 17, il a été de là nettoyer l'entrée de l'égoût de la rue Fullum, puis étant retourné au quai des Commissaires, il y a continué son travail jusqu'au 28 novembre, qu'on a été le mettre en hivernage dans le canal.

Ce dragueur a fonctionné, cette année, pendant 180 jours, et a enlevé 51,452 verges cubes de matières aux différents endroits ci-dessus dénommés ; ces curages ont coûté $11,682, —soit en moyenne 22 cents environ la verge (y compris la dépense de l'allège). Il a ainsi dragué 24.995 verges au quai de la Pointe du Moulin-à-vent, 10,799 verges au bassin Elgin, 1,290 verges au bassin du Prince, 5,109 verges au bassin Militaire, 1,189 verges au bassin des Paquebots, 5,570 verges au quai des Commissaires, 1,825 verges à l'avenue Colborne, et 675 verges à la rue Fullam :—total 51,452 verges.

La manière satisfaisante dont ce bateau dragueur a fait sa fonction a engagé les commissaires à faire construire un second dragueur à cuiller, qui a été donné à l'entreprise l'automne dernier, et qui sera prêt à servir à l'ouverture de la navigation. Le contrat pour la carène a été adjugé à M. A. Cantin au prix de $5,316, et celui pour la machine qui doit y être installée à M. W. P. Bartley et Cie., au prix de $5,075. Les commissaires ont aussi passé marché pour la construction d'un nouveau bateau-grue, dont M. A. Lefebvre fait la coque pour $1,650 et MM. Bartley et Cie., le mécanisme pour $1,975. M. Lefebvre a aussi entrepris de construire trois gabares à vase moyennant $1,185 par gabare.

Propositions d'améliorations pour l'avenir.

Avant de commencer à traiter ce sujet, il est nécessaire que je revienne sur les travaux qui sont en ce moment donnés à l'entreprise et qui seront terminés dans le cours de la saison prochaine. L'automne dernier, MM. Bowie ont obtenu l'adjudication des ouvrages du bassin du Marché, qui consistent dans le prolongement de la jetée Jacques-Cartier (environ 150 pieds). Celle-ci, après ces améliorations, aura 300 pieds de long sur 85 de large ; le côté faisant face sur le bassin du Marché recevra un parement neuf jusqu'au fond de l'eau, et la largeur depuis le mur de revêtement sera augmentée d'environ 30 pieds ; cet élargissement était nécessaire à cause de l'augmentation de trafic que vont naturellement occasionner ces améliorations. Enfin, le bassin sera entièrement dragué jusqu'à la profondeur de vingt-quatre pieds d'eau. Pour ces travaux, on va obtenir une place commode où huit bâtiments de mer pourront se mettre à la fois en déchargement, tandis que le centre spacieux du bassin pourra en recevoir un grand nombre d'autres prenant charge de grains, etc. Ces améliorations vont coûter environ $50,000, et on espère qu'elles seront terminées assez tôt l'été prochain pour que la flotte d'automne en puisse faire usage.

Un autre contrat par adjudication a été passé avec MM. Bowie, pour le prolongement du quai des Commissaires depuis son extrémité actuelle jusqu'au quai de la rue Monarque, distance d'environ 1,300 pieds. Par le plan joint au présent rapport, on verra que le projet comprend la construction de deux bassins intérieurs, qui se trouveront protégés contre la violence du courant, et qui auront 300 pieds de long sur 100 de large. Il restera encore jusqu'à la côte un espace de 90 pieds, bien suffisant pour le déchargement des navires et l'établissement d'un chemin de voitures et du chemin de fer. Sur le côté antérieur de ce quai et dans les bassins, on portera à 24 pieds la profondeur d'eau.

Par un troisième contrat, MM. Bowie ont obtenu l'entreprise de l'amélioration à la Pointe du Moulin à vent. Il s'agit d'y former une enceinte pour l'usage de la marine locale, avec une hauteur d'eau de dix pieds, et, sur une certaine étendue, de douze pieds. Ces travaux

nous donneront à peu près 2,400 pieds de quai, pour la commodité de la marine locale, obligée maintenant de se presser partout où elle peut trouver place parmi les paquebots, etc.

Depuis plusieurs années, l'étendue de quai affectée à cette marine, a été réduite graduellement ; tout l'espace depuis le quai de l'Ile, en descendant, jusqu'à l'extrémité inférieure du port, était, à cause de sa faible profondeur d'eau, disposé pour elle ; mais depuis que les quais du Prince et des Marchands, les jetées Richelieu et Victoria, et maintenant les bassins du Marché sont en eau profonde, il y a nécessité pressante de faire de nouvelles dispositions sur une échelle un peu grande ; et pour montrer que cette urgence existe, voici un état numérique des bâtiments avec leur tonnage, pour la dernière décennale.

	Bâtiments.	Tonnage.
1861	5,247	530,224
1862	4,875	523,991
1863	4,697	534,740
1864	4,509	439,057
1865	4,771	601,071
1866	5,083	613,679
1867	5,248	744,177
1868	5,822	746,927
1869	5,866	721,324
1870	6,345	819,476
1871	6,878	824,787

On voit par ce tableau que l'augmentation du nombre de ces bateaux et de leur tonnage a été graduelle et satisfaisante. Si l'espace qu'ils occupaient d'abord n'avait pas été raccourci par des empiètements, il aurait été bien suffisant. J'ai préparé un projet de travaux pour leur usage, et je prends en conséquence la liberté de faire les propositions suivantes.

La distance totale entre l'extrémité inférieure du quai de la rue Monarque et le quai des Traversiers de Longueuil, est de 2,800 pieds. A cause de la situation particulière de cette partie de rive, sur le plus fort du courant de Ste.-Marie, il est absolument impossible de s'embarquer ici dans de grandes entreprises. Outre la rapidité du courant, il y a un danger à appréhender ; c'est celui qu'amènerait tout empiètement sur le lit du fleuve au moyen soit de quais bordant la rive ou de jetées. M. Forsyth, dans son rapport sur le prolongement du port (1861), recommande l'établissement d'une suite de jetées perpendiculaires à la rive. Je n'ai jamais cessé de conseiller aux commissaires de ne point essayer à empiéter sur le lit du fleuve, parce que tout obstacle en cet endroit obstruerait davantage la descente des glaces au printemps ; ce qui est arrivé à la jetée Victoria montre à quoi l'on s'exposerait en détournant le courant de l'eau.

Une autre objection contre l'extension des quais à angles droits jusqu'en vingt-quatre pieds de fond, c'est qu'il serait impossible de manœuvrer un navire avec un pareil tirant d'eau contre un courant aussi rapide. Je proposerais donc aux commissaires d'augmenter l'espace disposé pour la marine locale en construisant un quai, ou des quais de bordure, depuis le quai de Molson jusqu'à celui des Traversiers de Longueuil, distance de 2,800 pieds ; on désencombrerait beaucoup par là les autres parties du port. Peut-être dira-t-on que ce lieu se trouve trop éloigné du centre ; mais le public doit s'accoutumer tôt ou tard à l'idée qu'il est impossible de placer tout le commerce à l'ombre de l'édifice de la Douane, et qu'il faut qu'il s'étende à l'est ou à l'ouest. J'ai choisi cette partie du port, parce que les travaux peuvent s'y exécuter avec moins de frais et plus promptement qu'ailleurs, et de plus parce que la nouvelle compagnie du gaz y a érigé de vastes bâtiments et a besoin de quais. Je recommanderais en conséquence de donner, cet hiver, à l'entreprise, une longueur, disons, de 1,000 pieds, et de commencer la construction par l'extrémité inférieure, afin de procurer à la compagnie du gaz les commodités dont elle aura besoin pour débarquer ses approvisionnements de charbon de terre à la saison prochaine. Comme je l'ai dit, l'espace entier est d'environ 2,800 pieds ; un quai de cette longueur coûterait environ $100,000, et on pourrait répartir les travaux sur deux saisons.

La dernière partie de la résolution qui a trait à l'examen du chenal du fleuve et du lac, me requiert de soumettre une estimation du prix des travaux qu'il faudrait faire pour rendre le port propre à recevoir les bâtiments plus considérables que l'on peut s'attendre à voir y venir quand le projet d'amélioration du chenal aura été exécuté.

Les commissaires savent que, depuis quinze ans, toutes les constructions dans le havre ont été faites pour une profondeur de vingt pieds d'eau, et que les charpentes en sont assises à cette profondeur ; tandis que les constructions plus anciennes sont établies dans huit ou dix pieds de fond pour l'usage de la marine locale ; mais il ne suit pas de là que si l'on porte la profondeur du chenal à vingt-quatre pieds, tous les navires qui viendront à notre port devront avoir ce tirant d'eau.

Il ne faut pas oublier que la majeure partie des navires seront toujours d'un tirant au-dessous de vingt pieds, et qu'il sera nécessaire de réserver un espace pour eux. Le chenal à l'entrée du port, qui ne fait pas partie des améliorations dites du lac et du fleuve, a un fond formé des matières les plus difficiles à draguer, toute la surface de son lit étant pavée d'énormes cailloux ; l'extraction de ces matières revient au moins à $150 la verge cube. Ce n'est que pendant une partie de l'année seulement que le port est incapable de recevoir les navires d'un fort tirant d'eau ; pour remédier à cela, et comme l'approfondissement projeté du chenal permettra aux plus gros bâtiments de monter jusqu'ici, je recommanderais d'affecter le port en amont du quai de Molson, avec sa profondeur actuelle, à ceux qui ne tirent que vingt pieds d'eau, et de construire un quai pour les autres depuis le quai des Traversiers jusqu'à celui d'Hochelaga, avec vingt-quatre pieds d'eau ; tous les gros navires qui ne pourraient aller plus haut, à cause de leur trop grande calaison, resteraient à ce quai, et, lorsqu'il ne serait pas occupé par eux, les navires employés au commerce de bois viendraient s'y mettre.

Les commissaires ont une autre raison de songer sérieusement à cette dernière extension de leur ligne de quais, c'est la perspective prochaine de la construction des chemins de fer de la rive Nord et de Colonisation du Nord, qui devront avoir ici, de toute nécessité, leur terminus, ainsi que leur point de jonction avec le Grand Tronc.

Le raccordement de ce dernier chemin de fer avec le port de Montréal est un des événements les plus importants pour le commerce du Canada, et le port de Montréal en particulier : il s'est accompli le 22 juillet, qu'on vit une locomotive et deux plates-formes s'avancer sur les quais. Du 24 juillet au 15 décembre, les chars du Grand Tronc sur les quais emportèrent environ 32,000 tonneaux de marchandises ; et cependant les charretiers, pendant tout ce temps, eurent encore plus de charriage qu'ils n'en pouvaient faire ; et on se demande comment ces marchandises de surcroît auraient pu être transportées avant la fermeture de la navigation, si on n'avait pas eu les rails. Ces rails ont été prolongés depuis jusqu'à la jetée Richelieu, mais la compagnie du chemin de fer se propose de les continuer, le printemps prochain, aussi loin que le terrain est nivelé, c'est-à-dire jusqu'au quai de Molson, et d'établir en outre un certain nombre de voies de chargement et de déchargement ; de sorte que les mêmes plaintes qui furent faites l'année dernière au sujet de l'encombrement des quais ne se renouvelleront plus. Si les commissaires décident de relier ensemble les quais de Molson, des Traversiers et d'Hochelaga, les différents chemins de fer pourront avoir là un terminus commun ; et je suis d'avis que l'amélioration que j'ai proposée plus haut, suffira pour le mouvement du trafic d'ici à vingt ans, si nous pouvons en juger par le passé, et aussi par l'état suivant, qui montre le nombre des arrivages, avec les tonnages, pendant les dernières onze années :

Etat numérique des arrivages, avec indication des tonnages, pendant les onze années dernières.

	Bâtiments.	Tonnage.
1861	574	261,793
1862	571	265,243
1863	504	209,224
1864	378	161,901
1865	358	152,643

	Bâtiments.	Tonnage.
1866	516	205,775
1867	464	199,053
1868	478	198,759
1869	557	259,863
1870	680	316,846
1871	664	353,621

On voit, par l'examen de ce tableau, que les commissaires doivent agir avec beaucoup de précaution, relativement aux projets d'augmentation du port, puisque, à l'exception des deux dernières années, le mouvement du trafic présente peu de changement.

Soumettant le tout à la considération des commissaires,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

(Signé) A. G. NISH,
Ingénieur des commissaires du havre

MONTRÉAL, 27 janvier 1872.

H. H. WHITNEY, ECR.,
Secrétaire des commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel pour 1871, avec des états comparatifs contenant des données sur diverses matières relatives au trafic du port pendant les cinq dernières années, et une liste des négociants qui participent à ce trafic, avec le nombre des navires et le tonnage à eux consignés.

Le 4 janvier, le fleuve prit et des personnes traversèrent à pied sur la glace de Longueuil et de l'île Ste. Hélène. Le 6, le temps devint doux, la glace se rompit au milieu du fleuve et l'eau baissa d'environ deux pieds ; le chenal se trouva libre jusqu'à Hochelaga. Le 8, à 8 heures du matin, le thermomètre marqua 8° au-dessous de zéro ; la glace se forma rapidement, et, le 10, des voitures traversèrent de Longueuil. Le 11, un chemin fut tracé de St. Lambert, et, le même jour, il y passa des voitures. L'eau ne cessa de s'élever graduellement jusqu'au 1er février, qu'elle atteignit sa hauteur maxima, (31 pieds au seuil du canal de Lachine) ; depuis ce jour-là, elle se mit à décroître, et le 22 février, il y avait 28 pieds d'eau au seuil. Elle commenca alors à monter de nouveau graduellement. Le 15 mars, il y avait trente-deux pieds d'eau au seuil ; la glace fit quelque mouvement près du pont Victoria. Le 17, nouveau mouvement de descente ; le 31, les dernières voitures traversaient à Saint-Lambert, et à Longueuil le 2 avril.

Le 3 avril, les glaces continuèrent à descendre, et laissèrent le chenal libre jusqu'à Hochelaga ; l'eau alors baissa graduellement. Le 7, le dessus des quais était visible ; continuation de la débâcle. Le 10, plusieurs bâtiments, qui avaient été en hivernage à Boucherville, arrivèrent dans le port, ainsi que les steamers " Berthier " et " William, " de Sorel.

Le 15, les phares furent érigés sur le quai de l'Ile, et le 22, entra dans le port le premier navire venant de la mer (le trois-mâts *Lake Superior*) ; cet arrivage dépasse en promptitude (de 9 heures) tous ceux dont nos registres font mention.

Le 1er mai, l'eau était descendue à deux pieds du niveau des quais, et n'a plus débordé de toute la saison de navigation.

Le 21 mai, on sentit une légère secousse de tremblement de terre, à 1 heure et demie du matin.

Le 1er juin, il y avait vingt pieds d'eau au seuil de l'écluse ; à partir de ce jour-là l'eau baissa graduellement ; le 11 novembre, elle était à son étiage—16 pieds et $\frac{1}{12}$—au seuil de l'écluse et de 11 pouces plus basse que le niveau d'étiage ordinaire.

Le 13 novembre, la première glace parut sur les bassins ; il y avait, à cette date, 41 bâti-

ments de mer et 203 bateaux de rivière dans le port ; on usa de diligence pour faire partir les bâtiments de mer le plus promptement possible. Le dernier quitta le port le 29 novembre, mais ne put se rendre que jusqu'à Sorel, où il hiverne avec plusieurs autres. La glace commença à se former rapidement, et l'eau à monter.

Le 1er décembre, le fleuve était couvert de glaçons, et la navigation complètement fermée. Une goëlette d'un port d'en bas et vingt-neuf bateaux de rivière se trouvèrent pris dans les glaces aux quais où ils étaient amarrés. Le 4 décembre, le temps s'adoucit, et le chenal se rouvrit de la jetée Victoria à Boucherville ; huit barges quittèrent alors la jetée Victoria pour aller se mettre à Boucherville ; mais elles ne purent y parvenir à cause de la quantité de glaçons qui flottaient sur le fleuve, et elles restèrent éparpillées entre Longueuil et la Longue-Pointe, où elles sont emprisonnées maintenant dans la glace. Le 9 décembre, l'eau était à fleur des quais : les marchands de bois de sciage et de bois à brûler, afin de mettre leurs marchandises en sûreté, durent les transporter des quais sur le haut du mur de revêtement et la place Jacques-Cartier. Le 11, le chenal s'ouvrit jusqu'à Hochelaga ; les glaçons flottants entraînèrent deux autres barges de la jetée Victoria à la baie d'Hochelaga, où elles se trouvent maintenant prises dans la glace. Il reste encore dans le port une goëlette d'un port d'en bas et dix-neuf bateaux de rivière, qui seront en danger à la débâcle au printemps ; mais tout dépendra de la manière dont s'effectuera alors le mouvement des glaces.

Le 15 décembre, des voitures traversèrent de Longueuil, et, le 22, de Saint-Lambert. Ainsi vous remarquerez qu'en 1871, le fleuve a gelé d'une rive à l'autre deux fois et que des voitures l'ont alors passé, à savoir le 10 janvier et le 22 décembre.

Le commerce du port accroît rapidement : et le nombre, ainsi que le tirant d'eau des navires qui fréquentent ce port, augmente d'année en année. Pour la commodité de ces bâtiments et les besoins croissants du commerce, il sera nécessaire de donner encore plus de développement à notre ligne de quais.

Du 18 octobre au 7 novembre, quatre-vingt-deux bâtiments de mer sont entrés dans le port ; plusieurs étaient d'un fort tonnage et d'un grand tirant d'eau. Un grand nombre de ces bâtiments durent attendre de un à huit jours avant de pouvoir obtenir une place où décharger ; c'est là un retardement grave à une époque aussi avancée de la saison, et sans nul doute très-préjudiciable à la réputation du port.

Le trois-mâts *Gleniffer* a fait, cette année, quatre voyages de Glasgow à ce port ; et le *City of Quebec* trois voyages de Londres. Tous les deux appartiennent à MM. Allan ; ce sont les premiers navires à voiles qui en ont fait autant. Tous les deux sont de beaux bâtiments, construits en fer. Treize autres navires ont fait chacun trois voyages de Liverpool et de Glasgow.

Lorsque les travaux de dragage près du quai des Commissaires seront accomplis, ce quai sera admirablement propre pour les navires employés au commerce de bois et de rails de chemin de fer. Comme l'année dernière quelques bâtiments avaient touché en s'en approchant, et que cet accident avait occasionné des frais et une perte de temps considérables, plusieurs capitaines, plutôt que d'aller là, ont préféré attendre quelques jours pour avoir une place ailleurs.

La jetée Victoria a été occupée principalement par les marchands de bois pendant la saison dernière ; dorénavant je proposerais de transférer ce commerce au quai des Commissaires, et de réserver la jetée Victoria pour les navires chargés de marchandises diverses ; mais avant qu'on puisse en faire usage avantageusement, il sera nécessaire de draguer partout alentour. En dedans de cette jetée, le fond est très-inégal, variant de dix-neuf à quinze pieds ; en dehors, il varie de vingt à dix-sept pieds ; de plus, à quatre-vingts pieds environ au sud de la jetée et à 300 pieds environ à l'ouest de son extrémité inférieure, il existe un banc recouvert de seize pieds d'eau seulement. Ce banc, qui était là lorsque le quai s'est construit (il y a onze ans), a toujours été une obstruction grandement incommode. Les pilotes refusent souvent de conduire les navires d'un fort tirant d'eau à cette partie de la jetée, à cause de ce banc, et ne tentent le passage que lorsque les eaux sont hautes le printemps.

Je recommande fortement d'enlever cette obstruction aussitôt que possible, afin que les plus gros bâtiments aient, pour se rendre au chenal ou pour en sortir, un passage libre et ininterrompu.

Tous les bassins qui reçoivent les bâtiments de mer ont besoin d'être entièrement nettoyés et nivelés ; les fonds ont beaucoup d'inégalités, la hauteur d'eau variant de vingt à quinze pieds. Il faudra aussi draguer au côté sud du quai de la pointe du Moulin-à-Vent, et autour du quai de l'Ile.

Les règlements des commissaires du havre ont été adoptés et sanctionnés en 1859. Nul doute qu'ils ne fussent alors bien appropriés au commerce qui se faisait dans le port ; encore maintenant ils conviennent, pour la plupart, aux cas qui se présentent, excepté cependant l'article 28, relatif aux heures et aux quantités de marchandises débarquées et reçues journellement, qui, dans mon humble opinion, devrait être amendé.

Si les importateurs et les autres enlevaient leurs marchandises des quais aussitôt qu'elles sont débarquées, ou presque aussitôt après, le manque d'espace ne se ferait pas autant sentir ; car alors, après le chargement et le départ d'un bâtiment, le quai serait découvert et libre, et un autre navire pourrait y aborder. Il est arrivé plusieurs fois, pendant la saison dernière, que des marchandises débarquées par un navire, sont demeurées six ou huit jours sur les quais après le départ pour la mer du navire qui les y avait déposées ; on ne put en conséquence se servir pendant ce temps de cette place de quai d'une manière avantageuse.

Un autre usage, plein d'inconvénients, qui diminue encore plus l'espace disponible, déjà si limité, c'est celui des cinq jours de grâce dont jouit l'importateur après l'arrivée d'un navire avant qu'on puisse l'obliger à recevoir ses marchandises. Qu'une telle faveur soit accordée aux importateurs dans des villes situées sur le bord de la mer, comme New-York, Boston, Saint Jean, N.-B., Halifax, Liverpool, Glasgow et beaucoup d'autres, où les bâtiments arrivent inopinément, je le conçois sans peine ; mais à Montréal, où l'on reçoit avis du passage des navires destinés pour ce port, soit de la Pointe-aux-Pères, de la Rivière-du-Loup ou de Québec, deux à cinq jours généralement avant qu'ils arrivent ici, je ne puis m'expliquer pourquoi l'on compte sur la même faveur.

Tous les navires commerçant régulièrement avec ce port, qui font trois voyages, et beaucoup de ceux qui viennent passagèrement, déchargent leur cargaison sur un ordre général. Ces navires ont besoin d'un grand espace sur le quai pour le débarquement des marchandises; et si celles-ci étaient enlevées dans un délai raisonnable, c'est-à-dire pendant que le bâtiment fait ses préparatifs pour partir, cela faciliterait le trafic et contribueraient grandement à diminuer l'encombrement si fréquent sur les quais.

La compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, a commencé à établir sa voie sur les quais dans les derniers jours de juin, et l'a étendue jusqu'à la jetée Richelieu. Les chars y ont roulé pour la première fois le 22 juillet au matin et n'en sont partis qu'après la fermeture de la navigation ; le trafic a cessé le 7 décembre.

Depuis la partie supérieure du bassin de la Reine, jusqu'à la partie inférieure du bassin du Roi, l'espace entre le mur de revêtement et les bassins est un peu étroit pour une voie de chemin de fer, et pour le charriage considérable qui se fait principalement par des charretiers dans cet endroit du port,—surtout lorsque les chars sont sur les rails et prennent charge entre ces deux points ; mais depuis l'extrémité inférieure du bassin du Roi, en allant vers l'est, jusqu'à l'extrémité inférieure du quai des Commissaires, il y a un ample espace pour une voie ferrée, si l'on cesse d'y empiler du bois de chauffage et de construction.

Vous voudrez bien mettre le présent rapport sous les yeux des commissaires du havre pour leur information.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre-humble et obéissant serviteur,
(Signé) A. M. Rudolf,
Maître du havre.

PORT DE MONTREAL.

Etat du nombre de bâtiments et du tonnage consignés aux commerçants suivants en 1871.

——	Paquebots à vapeur.	Tonnage.	Bâtiments à voiles.	Tonnage.	Nombre total de bâtiments.	Tonnage total.
H. et A. Allan	68	98,514	39	33,400	107	131,914
David Shaw	33	29,462	35	22,725	68	52,187
Thompson et Murray	....	....	26	22,263	26	22,263
Duval et Anderson	....	....	29	15,076	29	15,076
John Hope	....	....	21	12,810	21	12,810
George Henback	22	11,754	....	....	22	11,754
J. G. Sidey	3	2,396	15	5,551	18	7,947
Wm. M. Freer	....	....	15	7,727	15	7,727
James Lord et Cie	2	537	64	6,307	66	6,844
Boyd et Arnton	1	1,010	10	5,627	11	6,637
P. G. Charlebois	....	....	58	4,994	58	4,994
Reford et Dillon	....	....	19	4,841	19	4,841
Gillespie, Moffat et Cie	1	798	10	3,819	11	4,617
David Torrance et Cie	....	....	5	4,329	5	4,329
H. Chapman et Cie	....	....	7	4,151	7	4,151
W. R. Ross et Cie	....	....	7	3,935	7	3,935
Munderloh et Cie	....	....	9	3,842	9	3,842
Rimmer, Gunn et Cie	....	....	5	3,784	5	3,784
J. et R. McLea	....	....	5	1,699	5	1,699
John Redpath et Cie	....	....	4	1,679	4	1,679
Buchanan et Cie	....	....	2	1,128	2	1,128
	130	144,471	385	169,687	515	314,158

Le reste des bâtiments (81) et du tonnage (37,563 tonneaux) se répartissait entre les autres commerçants.
Paquebot à vapeur "Sarmatian," 2 voyages à Québec.
" " "Prussian," 1 voyage à Québec.
Ces deux bâtiments étant chargés pour Montréal.

(Signé) A. M. Rudolf.
Maître du Havre.

PORT DE MONTREAL.

ETAT COMPARATIF des dates de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, de l'arrivée des premiers bâtiments venus de la mer et du départ des derniers bâtiments pour la mer, du tonnage, etc., des bâtiments de mer, dans les cinq dernières années.

	Ouverture de la navigation.	Fermeture de la navigation.	Arrivée du premier bâtiment venu de la mer.	Départ du dernier bâtiment pour la mer.	Nombre de steamers.	Tonnage.	Bâtiments venus des ports d'en bas.	Tonnage.	Bât. partis pour des ports d'en bas.	Tonnage.	Nombre total des bâtiments.	Tonnage.	Nombre le plus considérable de bât. présents à la fois dans le port.
1867	Avril 22....	Décembre 6	Mai 4....	Novembre 29	106	87.199	190	29,561	159	22,813	464	199,053	59 24 octobre.
1868	„ 17....	„ 9	„ 4....	„ 27	105	101,566	178	22,413	177	23,034	478	198,759	51—21 juin.
1869	„ 25....	„ 6	Avril 30....	„ 24	117	117,965	222	37,648	198	27,177	557	259,863	61 – 4 nov.
1870	„ 18....	„ 18	„ 22....	„ 27	144	133,912	257	50,437	249	38,191	680	316,846	62–20 juin.
1871	„ 8....	„ 1	„ 22....	„ 29	142	146,927	233	45,266	211	34,134	664	351,721	89—22 octobre.

ETAT COMPARATIF du nombre et du tonnage des bateaux de rivière, savoir : steamers, goëlettes, barges, etc., entrés dans le port dans les cinq dernières années.

	Nombre de bateaux.	Tonnage,	Nombre le plus considérable de bateaux présents à la fois dans le port.
1867	5,248	744,477	244—31 octobre.
1868	5,822	746,927	297—23 juin.
1869	5,866	721,324	259— 5 novembre.
1870	6,345	819,476	255-- 6 octobre.
1871	6,878	824,787	281— 6 octobre.

(Signé,) A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

Bureau du Havre,
Montréal, 27 janvier 1872.

APPENDICE No. 28.

RAPPORT DE L'AGENT DU DÉPARTEMENT A VICTORIA, COLOMBIE BRITANNIQUE.

DÉPARTEMENT DES TERRES ET DES TRAVAUX,
VICTORIA, COLOMBIE BRITANNIQUE,
13 janvier 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, en date du 13 du mois dernier, qui me requiert de transmettre un rapport sur tous les services dépendant de ce département, afin qu'il soit inséré dans le rapport départemental annuel. J'ai reçu en même temps que votre lettre un exemplaire du rapport annuel.

Je vous transmets sous ce pli un état des trois phares, y compris le bateau-phare, dont la direction appartient au département de la marine et des pêcheries dans cette province.* La ligne télégraphique de la Colombie Britannique est maintenant la propriété du Canada. Je joins au présent rapport des états détaillés des frais d'établissement de la ligne, de sa longueur, des prix établis pour les dépêches et des rétributions des télégraphistes. Ces états sont très-exacts, excepté en ce qui concerne la rétribution d'un ou deux opérateurs, qui est un peu changée, mais dont il ne m'a pas encore été rendu compte. La compagnie de télégraphe de l'Union de l'Ouest (de l'Amérique) a d'abord établi cette ligne à ses propres frais ; mais ayant trouvé que l'exploitation de la partie traversant cette province ne lui rapportait pas un profit suffisant, même avec la subvention du gouvernement, elle a loué cette partie de son réseau au gouvernement provincial de la colonie, à perpétuité, par un bail passé le 11 février 1871, à condition que le dit gouvernement tiendra en bon état de réparation et d'exploitation la partie du câble qui est immergée entre la terre ferme et l'île de Vancouver ; une clause cependant permet au gouvernement de la Colombie Britannique de mettre fin au contrat en donnant un avis d'un mois de son intention de ce faire à la compagnie de télégraphe de l'Union de l'Ouest. La ligne de Victoria à Cariboo, par Swinomish, territoire de Washington, avec la ligne d'embranchement et les câbles de communication de Matsqui à Burrards-Inlet, par New-Westminster, appartient donc maintenant au gouvernement canadien.

Nous avons à l'heure qu'il est une provision d'huile suffisante pour l'éclairage des phares pendant environ deux ans, parce que nous en avons fait venir dernièrement 1,000 gallons d'Angleterre. Je remarque, par le rapport annuel, que l'huile coûte beaucoup moins cher en Canada qu'en Angleterre ; il serait bon d'avoir un échantillon de l'huile canadienne pour l'essayer ici dans nos phares ; si elle était trouvée convenable, on pourrait effectuer une épargne considérable sur la dépense de ce service, tout en encourageant la fabrication indigène. Cette province ne produit pas d'autres huiles que celles qu'on extrait du chien de mer et de la baleine.

Prix d'achat de l'huile importée d'Angleterre..........	86	cents le gallon.
Assurance et autres frais	4	" "
Chapeau.........	4	" "
Prix total de revient............	94	" "

* Il est fait mention de ces phares dans la liste générale des phares sous la direction du département de la marine et des pêcheries.

J'ai vendu les futailles avec un bénéfice, déduction faite du prix coûtant et du fret, d'environ cinquante cents par pièce. Consommation totale d'huile à Race-Rocks, environ 200 gallons par année ; et à la Rivière Frazer, environ 300 gallons par année. Le phare de Fisgard brûle à présent de l'huile de charbon. Le gardien de ce dernier établissement tient un registre d'observations météorologiques. Je joins à ce rapport un état des quantités de pluie tombées, etc., pendant l'année dernière.

Le paratonnerre à Race-Rocks a été descendu parce qu'il était très-pesant et sujet à broyer les isolateurs de verre. Il en faudrait un plus léger, fait, par exemple, de fil de cuivre, à la place de l'ancien, qui était une tige de cuivre pleine de trois quarts de pouce de diamètre.

Il est fort à désirer qu'un bon service d'inspection des steamers s'établisse dans cette province, et que les agents de ce service aient le pouvoir d'exécuter toutes règles qui seraient faites en ce qui concerne les chaloupes, agrès, etc. Jusqu'à présent, l'inspecteur des chaudières a relevé du département des terres et travaux ; son droit était de $20 pour chaque inspection, et se versait dans le trésor. L'acte canadien sur cette matière ne peut être appliqué à cette province sans une loi spéciale du parlement de la Puissance. Il ne se fait aucun examen des ingénieurs-mécaniciens, bien qu'un tel examen fût très-nécessaire. Quiconque ici se qualifie de mécanicien, peut avoir la conduite de la machine d'un steamer, sans posséder ni les connaissances ni l'expérience requises. Le steamer *Sir James Douglas* continue à transporter le long de la côte orientale de l'île de Vancouver, les malles et des passagers, du fret, etc. On s'en sert par occasion pour approvisionner les phares de charbon de terre ; mais il n'est pas employé aussi souvent au service des phares qu'il pourrait l'être avantageusement pour le département, à cause de l'interruption qui en résulterait dans le service postal. Il n'est pas assuré. Pour l'assurer à San-Francisco, on aurait à payer au moins dix pour cent sur sa valeur, qui ne peut être moindre de $20,000. Si ce steamer doit continuer son service actuel, ne serait-il pas expédient,—et c'est là une question que je prends la liberté de soumettre à la considération de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries,—d'avoir une petite allège à vapeur pour le services des phares, et de l'enlèvement et de la pose des bouées dans Victoria, la rivière Fraser et Nanaïmo. On ne peut louer ici un bateau à vapeur pour quelque objet que ce soit à moins de 100 à 125 piastres par jour. En quelques années une allège comme celle dont je parle dédommagerait, je crois, du prix qu'elle aurait coûté. Le département paie pour le transport des vivres au phare de Race Rocks $25 par mois, et au bateau-phare de la rivière Fraser $6 environ, outre ce que lui coûte le transport des provisions de charbon de terre à tous les phares, qui, lorsqu'il n'est pas fait par le *Sir James Douglas*, revient au moins à $12 par mois. L'allège à vapeur ne devrait pas tirer plus de trois à quatre pieds d'eau et devrait pouvoir porter une dizaine de tonneaux de houille, huile, etc. Elle n'aurait besoin pour tout équipage que d'un mécanicien, et de temps en temps d'un homme ou deux pour débarquer sa charge. Je vous transmets en même temps que le présent rapport une estimation des recettes et des dépenses du steamer *Sir James Douglas*, et une estimation des dépenses du service des phares fixes, phare-flottant, bouées et balises établis dans les ports sur cette côte.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

R. W. Pearse,

Inspecteur-général de la Colombie Britannique.

William Smith, écuier,

Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

Lignes télégraphiques de la Colombie britannique.

Lignes appartenant au gouvernement canadien.

Au gouvernement canadien appartient la ligne télégraphique entre Swinomish, territoire de Washington, et Barkerville, Colombie Britannique, avec la ligne d'embranchement et les câbles de communication de Matsqui à Burrard-Inlet, en passant par New-Westminster, C. B., et le droit de transmission sur toute la ligne de la compagnie de télépraphe de l'Union de l'Ouest, depuis Swinomish jusqu'à Victoria. Ces droits de propriété et d'usage sont assurés au gouvernement par un bail résoluble à sa volonté, et qui exige de lui l'accomplissement de certaines conditions, à savoir, l'entretien et l'exploitation de la ligne ci-dessus, et le paiement des frais de réparation des câbles qui relient l'île Vancouver à la terre ferme.

Leur étendue.

Ligne terrestre.. .... 569 milles.
Câbles (2) .... 1 mille et un quart.

Frais d'établissement.

Frais d'établissement .... $170,000.

Etat actuel.

Les lignes sont en bon état d'exploitation. Pas d'autres réparations à faire que les réparations ordinaires d'entretien. Les fils sont parfaitement isolés au moyen de godets de verre sur des supports de bois. Instruments et batteries excellents. Fil de fer No. 9 et galvanisé.

Dépense annuelle du service des lignes. Recette actuelle.

La dépense du service de la ligne, du 1er janvier au 30 juin 1871, y compris les appointements et frais de voyage du surintendant, les frais de réparation du câble, les salaires des opérateurs, etc., s'est élevée à $\$5,287\frac{53}{100}$; ce qui fait pour l'année une somme de $\$10,575\frac{06}{100}$. Pendant la même période, le revenu de la ligne a été de $\$2,394\frac{39}{100}$.

Le bureau de Barkerville, le plus important de tous et celui sur lequel on compte pour l'accroissement de la somme d'opérations de toute la ligne, a été ouvert le 15 juillet 1871 ; et ses recettes jusqu'au 25 août, $\$258\frac{25}{100}$, ne figurent pas dans le total ci-dessus. Il est juste d'en conclure que le revenu du premier semestre de l'année augmentera de la moitié dans le semestre suivant. Le surcroît de dépense pour les six mois expirés le 31 décembre 1871, n'atteindra pas le chiffre de $600.

TARIF des dépêches par la ligne télégraphique de la Colombie Britannique, 1871.

—	Victoria.	Lehone.	Matsqui.	New Westminster.	Burrard Inlet.	Chiluk Weynk.	Hope.	Yale.	Lytton.	Spencers Bridge.	Clinton.	83 Mile House.	Soda Creek.	Quesnel.
Sehorne	50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Matsqui	50	50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
New-Westminster	50	50	50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Burrard-Inlet	75	50	50	50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chiluk-Weynk	50	50	50	50	50	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Hope	75	50	50	50	75	50	....	....	....	....	....	....	....	....
Yale	1 00	75	50	50	1 00	50	50	....	....	....	....	....	....	....
Lytton	1 00	75	50	50	1 00	50	50	50	....	....	....	....	....	....
Spencers-Bridge	1 00	1 00	75	75	1 00	75	75	75	50	....	....	....	....	....
Clinton	1 25	1 00	75	75	1 25	75	75	75	50	50	....	....	....	....
83-Mile-House	1 25	1 00	75	75	1 25	75	75	75	75	75	50	....	....	....
Soda-Creek	1 50	1 50	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	1 00	....	....
Quesnel	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	1 00	75	....
Barkerville	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 25	1 25	1 00	1 00	75

LISTE des opérateurs de la ligne télégraphique, dans la Colombie Britannique avec énonciation de leur âge, de leur rétribution et de la date de leur nomination.

Stations.	Noms des opérateurs.	Age années.	Rétribution par mois.	Date de leur nomination.	Remarques.	
			$ cts.			
Victoria	F.H. Lamb, surint	29	100 00	1er juin 1870.		
Sehone	W. Jarman	39	65 00	1er sept. 1870.	Fait les fonc. d'opé.	et les opéra.
Matsqui	J. Maclure	40	90 00	1er août '70.	do	do
New-Westminster.	G. B. Murray	33	30 00	1er sept. 1870.	do	....
Burrard-Inlet.	C. M. Chambers	31	Nil.	1er juin 1870.	do	....
Chiluk-Weynk	J. McCucheon	29	40 00	1er sept. 1870.	do	do
Hope	J. G. Wirth	50	30 00	1er sept. 1870.	do	do
Yale	J. Nicholls	17	75 00	1er fév. 1871.	do	do
Lytton	T. R. Buie	34	Nil.	1er sept. 1870.	do	....
Spencers Bridge	J. Murray	35	Nil.	1er avril '71.	do	....
Clinton	J. L. S. Hughes	44	25 00	1er oct. 1870.	do	....
83-Mile-House	Murdo Ross	31	40 00	1er oct. 1870.	do	do
Soda-Creek	H. Yeates	39	80 00	1er oct. 1870.	do	do
Quesnel	A. Barlow	35	30 00	1er mai 1871.	do	....
Barkerville	J. B. Leighton	20	80 00	1er juin 1871.	do	....

L'opérateur de cette station est payé par M. Moody, et Cie., suivant une convention faite par eux avec la compagnie de télégraphe de l'Union de l'Ouest, lors de l'établissement de la ligne. Burrard-Inlet.

L'opérateur ici est autorisé à se servir gratuitement du télégraphe. Lytton.

L'opérateur à cette station se charge du service pour son propre plaisir. Spencers Bridge.

NOTE : La subvention accordée par le gouvernement à la compapnie de télégraphe de l'Union de l'Ouest se monte à $4,500 par année.

R. W. PEARSE.

TABLEAU des quantités de pluie tombées par mois pendant l'année 1871, avec mention des vents dominants, d'après des observations prises au phare de Fisgard, havre d'Esquimalt.

Janvier	5.99	Nord.
Février	2.08	S.E. à Ouest.
Mars	2.47	Ouest.
Avril	.98	Sud à Ouest
Mai	.57	Sud à S.S.E et Ouest.
Juin	.24	Sud à Ouest.
Juillet	.19	S.S.E. à Ouest.
Août	.15	Est à S.S.E. et Ouest.
Septembre	1.73	S.S.E. à Ouest.
Octobre	2.47	S.S.O. à Ouest.
Novembre	3.36	Nord et Est à Ouest.
Décembre	3.24	Ouest et Nord.

APPENDICE No. 29.

PRODUIT des droits et honoraires perçus pendant l'année expirée le 30 juin 1871, et formant le " fonds de l'inspection des bateaux à vapeur" créé par l'acte 20 Victoria, ch. 34.

ONTARIO.	Droits et honoraires reçus dans l'année expirée le 30 juin 1871. $ cts.
Amherstburg	39 30
Belleville	20 00
Brockville	18 70
Chatham	134 20
Cobourg	58 20
Colborne	17 50
Cornwall	13 40
Dundas	20 10
Goderich	57 80
Hamilton	231 20
Hope	175 41
Kingston	955 60
Morrisburg	8 00
Napanee	9 20
Ottawa	365 60
Owen-Sound	79 50
Picton	84 80
Prescott	19 60
Rowan	26 20
Ste. Catherine	392 65
Sarnia	65 70
Stanley	85 60
Toronto	1,459 76
Windsor	345 10
Total	4,683 12

QUÉBEC.	
Dundee	2 50
Montréal	2,630 00
Québec	1,225 70
Stanstead	14 50
Trois-Rivières	56 80
Total	3,939 50

NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Chatham	25 70
Frédéricton	100 80
Shédiac	101 60
Saint-Jean	968 00
Woodstock	14 00
Total	1,210 10

PRODUIT des droits de tonnage et des honoraires d'inspection perçus pendant l'année expirée le 30 juin 1871, et formant le fonds de l'inspection des bateaux à vapeur etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE.	Droits et honoraires, année expirée le 30 juin 1871. $ cts.
Annapolis	6 80
Halifax	103 20
Pictou	420 71
Port Hawkesbury	7 10
Yarmouth	24 40
Total	562 21

RÉCAPITULATION.

Ontario	4,683 12
Québec	3,929 50
Nouveau-Brunswick	1,210 10
Nouvelle-Ecosse	562 21
	$10,384 93
Moins conversion	14 97
	$10,369 96

WM. SMITH,
Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 30.

ETAT des recettes du fonds des marins malades, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1871, dans tout le Canada.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du Port.	Trimestre expiré 30 septembre 1870.	Trimestre expiré 31 décembre 1870.	Trimestre expiré 31 mars 1871.	Trimestre expiré 30 juin 1871.	Total.
Gaspé	62 84	28 76	....	41 38	132 98
Iles de la Madeleine	0 98	....	....	22 94	23 92
Montréal	984 24	699 70	....	575 40	2,259 34
New Carlisle	68 54	26 88	....	23 04	118 46
Phillipsburg	....	....	1 76	3 34	5 10
Québec	5,013 56	1,594 50	116 86	4,628 30	11,353 22
Rimouski	97 26	22 42	....	12 88	132 56
St. Jean	511 28	507 14	....	266 94	1,285 36
Stanstead	....	....	....	5 56	5 56
	6,738 70	2,879 40	118 62	5,579 78	15,316 50

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	62 80	7 18	....	38 96	108 94
Baie Verte	13 74	....	....	18 56	32 30
Campo Bello	6 76	24 74	4 94	26 94	63 38
Caraquette	1 98	0 96	....	....	2 49
Chatham	343 20	58 48	....	3 20	721 68
Dalhousie	98 88	36 44	....	87 40	222 72
Dorchester	39 96	3 36	....	....	43 32
Frédéricton	7 48	....	....	....	7 48
Hillsboro	55 42	5 48	12 20	19 16	92 26
Moncton	16 06	....	....	0 90	16 96
Newcastle	198 76	39 56	....	212 64	450 96
Richibouctou	156 12	42 56	....	234 00	432 68
Sackville	31 38	4 82	....	7 58	43 78
Shédiac	78 18	19 14	....	34 02	131 34
Shippegan	3 04	6 04	....	7 48	16 56
St. André	58 86	19 12	4 70	9 10	91 78
St. George	14 86	17 44	12 10	39 78	84 18
St. Jean	1,636 80	1,114 40	470 22	1,786 06	5,007 48
St. Etienne	43 50	30 38	15 34	18 86	108 08
Ile de l'Ouest	1 56	12 22	5 72	....	19 50
	2,869 34	1,442 32	525 22	2,861 44	7,698 32

ETAT des recettes du fonds des marins malades.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du Port.	Trimestre expiré le 30 septembre 1870.	Trimestre expiré le 31 décembre 1870.	Trimestre expiré le 31 mars 1871.	Trimestre expiré le 30 juin 1871.	Total.
Amherst	115 56	30 24	....	....	145 80
Annapolis	30 02	....	23 90	16 36	70 28
Antigonish	9 50	3 18	6 04	....	78 72
Arichat	70 62	16 38	....	51 36	138 36
Baddeck	3 94	....	....	....	3 94
Baddeck	....	....	....	3 06	3 06
Barrington	33 78	4 62	8 74	12 90	60 04
Bridgetown	2 00	0 78	....	....	2 78
Cornwallis	11 13	16 25	2 26	12 34	41 98
Digby	54 94	18 91	27 50	31 66	133 01
Halifax	708 62	315 72	479 20	785 18	2,288 72
Liverpool	87 49	57 21	63 08	35 75	243 53
Lockport	9 54	10 94	3 22	7 82	31 52
Londonderry	13 00	....	....	....	13 00
Lunenburg	43 60	43 64	6 70	38 24	132 18
North Sidney	223 88	90 48	....	34 98	349 34
Parrsborough	39 68	12 88	1 26	13 66	67 48
Pictou	640 54	220 70	....	156 73	1,017 97
Port Hawkesbury	20 26	....	....	5 36	25 62
,, Hood	0 97	....	....	10 21	11 18
,, Medway	28 26	4 66	17 24	26 47	76 63
,, Mulgrave	12 24	22 66	13 88	6 48	55 26
Sydney	339 48	14 74	58 53	225 58	638 33
Weymouth	28 22	8 44	....	....	36 66
Windsor	252 58	129 49	....	121 49	503 56
Yarmouth	68 24	67 28	42 42	39 30	217 24
Baie aux Vaches	437 20	54 21	....	33 69	252 10
	3,285 29	1,143 41	753 97	1,668 62	6,851 29

RÉCAPITULATION.

Province de Québec	6,738 70	2,879 40	118 62	5,579 78	15,316 50
,, Nouveau-Brunswick	2,869 34	1,442 32	525 22	2,861 44	7,698 32
,, Nouvelle-Ecosse	3,285 29	1,143 41	753 97	1,668 62	6,851 29
	12,893 33	5,465 13	1,397 81	10,109 84	29,866 11
A déduire conversion du cours de la Nouvelle-Ecosse					182 70
					$29,683 41

WM. SMITH,
Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE

LISTE DES PHARES DU CANADA SOUS LA DIRECTION DU

Tous les phares dans le fleuve St. Laurent, en bas de Québec, y compris ceux de la Pointe
allumés le 1er avril
Les phares du golfe St. Laurent, du Détroit de Belle-Isle, du Détroit de Northumberland
Oiseaux, qui est tenu allumé jusqu'au 31 décembre, et du phare de la
Les phares de la Baie de Fundy et des côtes sud et est
Les phares au-dessus de Québec et sur les lacs
Tous les relèvements sont magnétiques

Abreviations :—F., Fixe ou immobile.—Ecl : A éclats.—F et à Ecl. : Fixe avec des éclats blancs ou rouges,
Dioptrique ou à len

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F.-A écl.—F. et à écl.—Tourn.-Interm.-Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
LABRA							
		° ′ ″	° ′ ″				
Belle-Isle.........	Détroit de Belle-Isle, pointe extrême sud de l'île.	51 53 0	55 22 15	Une..........	F	....	28
Pointe Amour	Côté S.E., baie de Forteau	51 27 35	56 50 55	Une	F	....	18
TERRE							
Cap Norman	Détroit de Belle-Isle	51 38 0	55 53 40	Une..........	Tr.	Ttes. les 2 minut.	20
Pointe Riche	Détroit de Belle-Isle.....	50 41 50	57 27 40	Une..........	Ecl	Ttes. les 15 secds.	18
Cap Ray	Côté O. du cap	47 37 00	59 18 0	Une...	Tr. et cl	Rv. ttes. les 2½m. Ec. ttes. les 10 sec.	20
FLEUVE							
Ile St. Paul.......	Sur rocher vis-à-vis la pointe N.E. de l'île....	47 13 50	60 8 20	Une..........	F	....	20
Ile St. Paul.......	Pointe S.O. de l'île.......	47 11 20	60 9 36	Une	Tr.	De minute en minute	20
Rocher aux Oiseaux	Iles de la Madeleine	47 50 40	61 8 20	Une..........	F	....	21
Ile Amherst......	Ile Amherst, pointe sud.. Iles de la Madeleine......	47 13 0	61 58 0	Une..........	Tr.	Rouge 30 secds. blanc., 30 secds.	20
Paspébiac	Sur la langue de terre....	48 0 54	65 14 20	Une..........	F	....	13
Pointe Carleton...	Baie des Chaleurs	....	....	....	...	....	....

No. 31.

TION DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

des Monts, du Cap Chatte, des Sept Iles et de l'Ile aux Œufs, sont éteints le 10 décembre et de chaque année.
et du Détroit de Canso sont éteints le 20 décembre, à l'exception du phare des Rochers aux pointe S. O. de l'Ile St. Paul, qui est tenu allumé pendant toute l'année.
de la Nouvelle-Ecosse sont tenus allumés pendant toute l'année.
sont allumés pendant la saison de navigation.
et sont pris du côté du large.

précédés et suivis d'une courte éclipse.—Tr. Tournant.—C. Catoptrique ou à réflecteurs métalliques.—D. tilles à réfraction.

DOR.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour circul., recouverte en planches ; blanche......	470	62	1858	D. 1er ordre....	Visible entre les points N. O. quart N. jusqu'à Est par Sud. Par temps de brume et tempêtes de neige, coup de canon d'heure en heure. Dépôt de prov. pour naufragés. Variation en 1869, 39°10′ O.
Tour circulaire, blanche...	155	109	1858	D. 2e ordre	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.

NEUVE.

Tour hexagone, blanche....	138	40	1871	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour hexagone, blanche....	130	40	1871	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour hexagone, blanche....	......	41	1871	C	A grande dist. les éclats ne sont pas visibles

ST. LAURENT.

Tour octogone en bois, blanche....................	140	40	1839	D. 3e ordre	Masqué entre N. quart N. E. ¼ E. et E. N. E.
Tour octogone en bois, blanche................	140	40	1831	D. 3e ordre	Volées de cloche par temps brum., et coup de canon toutes les quat. heures, depuis 4 h. du m. Visible sur t. l'horiz. excepté quand on le relève entre S. S. E. et O.
Tour hexagone ; blanche...	140	50	1870	D. 2e ordre	Habitation, blanche aussi, à 200 pieds de la tour.
Tour hexagone ; blanche...	......	......	1871	C	
Tour hexag. en bois, blanche	55	54	1870	C	Situé près de l'extrémité de la pointe.
....	......	......	......	....	En cours de construction.

LISTE des phares du Canada sous la direction

GOLFE ET FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F.—A écl.—F. et à écl.—Tourn.—Interm.—Altern.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Cap Désespoir	....	....	....	....	....	....	....
Havre de Gaspé.	Batture de la Pte. au Sable. Bat.-lum. ancré à l'extrémité de la pointe....	48 50 45	64 24 30	Une..........	F	....	....
	Pte. O'Hara, bassin du quai	....	....	Une...	F	....	7
Cap des Rosiers ..	Sur le cap................	48 51 57	64 12 00	Une..........	F	....	16
Ile d'Anticosti..	Extrémité est d'Anticosti.	49 6 30	61 42 30	Une..........	F	....	15
	Pointe S.O. d'Anticosti ..	49 23 45	63 35 46	Une..........	Tr.	Chaque minute.	15
	Sur l'extrême pointe O., Anticosti..............	49 52 30	64 31 40	Une..........	F	....	15
	A ⅜ de mille O. de la pointe S., Anticosti	49 4 30	62 17 30	Une..........	A éc	Eclat ch. 20 sec.	14
Cap Madeleine....	Sur le Cap	49 15 40	65 19 30	Une..........	Tr.	Rouge et blanc chaq. 4 min.	Rge. 15, Blanc 20
Sept-Iles	Ile Carousel...............	50 5 40	66 22 44	Une.........	F	....	20
Ile aux Œufs	Sur l'île à 600 pieds de l'extrémité sud.	49 38 00	67 10 00	Une	Tr.	Chaq. 1½ minute	15
Cap Chatte.......	N.O. de la pointe du Cap.	49 5 50	66 45 50	Une..........	A éc	Interv. de 30 sec. entre chaque éclat	18
Pointe des Monts.	A environ 1¼ mille N.E. de la pointe............	49 19 35	67 21 55	Une....	F	....	15
Pointe aux Pères, Rimouski.......	Sur la pointe	48 31 25	68 27 40	Une..........	F	....	10
Ile Bicquette	Vers le centre de l'île	48 25 18	68 53 20	Une..........	Tr.	Chaq. 2 minutes	17
Récif de l'île Rouge	Bateau-phare au N.E. de l'île Rouge dans dix brasses d'eau...........	48 6 30	69 30 20	Une..........	F	....	12

du Département de la Marine et des Pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pd's du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds, du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Peint en rouge avec les mots "Light Vessel" sur les côtés	....	29 pd's du pont.	....	C	Lumière rouge.
....	20	......	......	C	Lumière rouge.
Tour circul. recouverte en planches ; blanche.......	136	112	1858	D. 1er ordre	Coup de canon d'heure en heure par temps de b'me et de n'ge. Var. en 1869, 26°16′ O.
do	110	90	1835	C	Doit toujours être ouvert au sud de la pointe au Cormoran. Visible entre les points S. O. quart O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.
do	100	75	1831	C	Visible entre les points N.N. O. et S. E. quart E. par Sud.
do	112	109	1858	D. 2nd ordre....	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige. Dépôt de provisions pour naufragés.
Tour hexagone ; blanche ..	75	54	1871	C	On fait résonner un sifflet dans les tempêtes de neige et par temps obscur ou brumeux, dix sec. par min., ce qui laisse un interv. de 50 sec. entre chaque coup.
Hexagone ; blanche	147	54	1871	C	Eclats de deux en deux minutes.
Tour carrée surmontant l'habitation du gardien ; en bois, blanche..........	195	42	1870	C	
Octogone, surmontant l'habitation du gardien......	70	35	1871	C	
Tour basse carrée, comprenant l'habitation ; blanche...	110	37	1871	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.
Tour circul., recouverte en planches ; blanche.	100	75	1830	C	Dépôt de provisions pour naufragés. Var. en 1869, 25° 40′ O. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.
Tour carrée ; blanche	43	......	1859	C	Station des pilotes.
Circ. ; cou. de planc. ; blanc.	112	65	1844	C	Coup de canon de demi heure en demi-heure par temps de brume et de neige.
Bateau peint en rouge, avec les mots "Red Island Light Ship" sur chaque coté...................	....	A 34 pds du pont.	1871	C	Le bateau-phare est ancré dans dix brasses d'eau, direction N. E. de l'île Rouge, un peu ouvert au N. de l'île aux Lièvres, ayant la bouée rouge à environ un demi-mille à l'O. S. O. Un sifflet a été installé sur le bateau, et par les brouillards et les tempêtes de neige, on le fera résonner dix secondes par minute laissant entre chaque sifflement un intervalle de 50 secondes.

LISTE des phares du Canada sous la direction

GOLFE ET

Nom du phare	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	F.—Aécl.—F. et à écl.—Interm.-Altern.-Tour.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Ilet Rouge	Au centre de l'îlet	48 4 20	69 32 56	Une	F	....	12
Ilet aux Alouettes	A l'entrée du Saguenay	....	....	....	....	....	....
Ile Verte	Sur la pointe Nord de l'île	48 3 17	69 25 10	Une	F	....	13
Pot à l'Eau-de-Vie	A 42 brasses du bout S. E. de l'îlet	47 52 30	69 40 50	Une	F	....	10
Gros Pélerins	A 20 brasses O. du centre de l'île, et à 54 brasses sud du bord de l'eau	47 43 15	69 44 20	Une	F	....	12
Grosse-Ile, Kamouraska	A 120 brasses du bout N.E. de l'île, et à 80 brasses du bord de l'eau	47 38 20	69 51 40	Une	F	....	18
Traverse	Bateau-phare, partie N.-E. des battures de St. Roch.	47 22 10	70 14 50	Deux ; principale lum. 4 pds plus haut que l'autre	F	....	9
Traverse S.	Bord N.-O. des battures de St. Roch.	47 19 50	70 16 0	Deux ; principale lum. 8 pds plus haut que l'autre	F	....	
Pointe à la Prairie	Ile aux Coudres	....	....	....	....	....	....
Pilier de pierre	A 50 brasses de la pointe S. de l'îlet	47 12 25	70 21 26	Une	Rev	Chaq. 1½ minute.	13

FLEUVE ST

Ile aux Grues	A 1½ mille de la pointe O. de l'île	47 3 0	70 34 30	Une	F	....	10
Bellechasse	Pointe E. de l'île	46 56 0	70 46 0	Une	F	....	8
Pointe St. Laurent	Ile d'Orléans	46 51 50	71 0 40	Une	F	....	10
Montée du Lac	Cap Rouge	47 7 40	70 42 30	Une	F	....	10
St. Antoine	Rive sud	46 39 40	71 36 10	Une	F	....	
Ste. Croix	Sur rivage près de la laisse des hautes eaux et à ¼ de milles N. de l'église	46 37 45	71 44 10	Une	F	....	
Portneuf	Sur rive N. à ¾ de mille du fleuve	46 41 48 lum. N.		Deux, S. O. et N.E., à près de 180 verges d'intervalle.	F	....	5

département de la marine et des pêcheries.--*Suite.*

FLEUVE ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Circul., en pierres grises...	75	51	1848	C	
....	......	......	......	....	En voie de construction.
Octogone ; revêtue de planches ; blanche.	60	40	1809	C	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.
En brique ; couleur marron	78	39	1862	D. 4e ordre	
En brique ; couleur marron	180	39	1862	D. 4e ordre.....	
En bois.....	166	39	1862	C	Variation en 1869, 19° 0′ O.
2 mâts ; couleur rouge....	......	......	1836	C	On sonne les cloches du bateau-lum. par temps de brume et tempêtes de neige. Quand le bateau est déplacé, on descend pendant le jour la boule qui couronne son grand mât, et on allume un seul feu au lieu de deux la nuit, jusq. ce qu'il soit réinstallé dans sa position normale.
....	......	.. ...	1871	C	Quand le bateau est déplacé, le feu seul du grand mât est allumé, et pendant le jour on descend la boule qui couronne le grand mât.
....	......	......	......	....	En voie de construction.
En pierre ; conique ; blanc.	68	38	1843	C	

LAURENT.

En bois....................	44	37	1862	C	Variation en 1870, 17° 50 O.
"	70	30	1862	C	
En bois ; blanc............	38	......	1869	C	
Tour carrée ; blanche.....	175	30	1870	C	
En bois ; blanc	96	......	1858	C	
En bois ; blanc............	30	20	1842	C	Petite lumière aidant à suivre le chenal sur une certaine distance en amont et en aval.
Tous les deux en pierre ; blancs; lanterne inférieure sur le toit d'une maison..	200 / 120	....	1842	C	Tenus l'un par l'autre, guident dans le chenal Richelieu jusqu'au feu de l'ile Richelieu.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Pointe Platon.....	Sur le côté S., à 1½ m. au-dessous de l'île Richelieu	46 39 13 ph. N.	71 53 3	Deux, S. 72° O., à 169 verges d'intervalle..	F	....	12
Richelieu.........	Centre de l'île...........	46 38 30	71 54 51	Une..........	F	....	6
Pointe Langlais...	Sur rive S., à ½ m. au-dessous de la grande riv. du Chêne	46 35 5	71 59 35	Une..........	F	....	5
Cap Charles	Sur le cap..............	46 33 39	72 4 15	Deux, N. 67° O. à 80 verges d'intervalle..	F	....	4
Grondines	Rive N.	46 35 49	72 4 12	Deux, S. 66° O., à 1,350 verges d'intervalle..	F	....	5 cha.
St. Pierre-les-Becquets...........	Rive S., sur le sommet de la Pointe St. Pierre....	64 30 28	72 12 30	Une..........	F	....	5
Batiscan	Rive N., à 1¼ m. au-dessous de l'église de Batiscan..	46 30 16 ph. S.	72 14 52	Deux, S. 73° O. à 222 verges d'intervalle..	F	....	3
Champlain	Rive N., près de l'église de Champlain......... ...	46 26 34	72 20 32	Une..........	F	....	4
Cap de la Madeleine..........	Lum. infér., rive N., à 3 m. au-dessous du cap......	46 23 46 ph. S.	72 27 18	Deux, S. 60° O., à 200 verges d'intervalle..	F	....	4
	Lum. supér., rive N., à 2 m. au-dessous du cap......	46 23 16 ph. O.	72 28 38	Deux, S. 85° O., à 235 verges d'intervalle..	F	....	6
Port St. François..	Rive S. ; feu supérieur sur une jetée..............	46 16 20 ph. O.	72 37 15	Deux, S. 76° O., à 3,240 verges d'intervalle..	F	....	3 chacun.
Pointe du Lac . ..	Rive N..................	46 16 50	72 40 22	Une.........	F	....	12
Lac St. Pierre. Est	Bat.-phare sur le lac.....	46 15 56	72 42 18	Une.	F	....	6
Lac St. Pierre. Centre	Bateau-phare, S.S.E., à 2¼ milles de la rivière du Loup	46 11 39	72 53 20	Une.........	F	....	6
Lac St. Pierre. Ouest.........	Bateau-phare, côté N. du chenal, N.E. quart N. à 3 milles de l'île Plate.	46 9 39	72 56 50	Une	F	....	6
Lac St. Pierre. Ile aux Raisins	Sur l'île..................	46 6 14	72 57 50	Une..........	F	....	
	Partie S. de l'île..........	46 6 0	72 58 0	Une..........	F	....	...

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois ; octogones ; blancs.	152 130	24 7	1816 1824	C	Indiquent en remontant le chenal Richelieu. Variation en 1869, 15° O.
Octogone ; en pierre	27	......	1816	C	Cette lumière et celle de la Pointe Platon sont presque dans les mêmes relèvements : N. 73° E.
En bois	35	8	1844	C	Signale les battures des Grondines et fait parer les battures Cordin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.
En bois	110	20	1856	C	Guide du cap à la Roche au cap Charles et réciproquement, et sert de reconnaissance pour passer le Richelieu.
Octogones ; en bois ; blancs.	50 et 25	30	1857	C	Guident du cap à la Roche à Levrard.
Octogone ; en bois ; blanc.	85	12	1844	C	Fait connaître plus grand tour à donner au cap à la Roche. Var. 1870, 14° 10′ O.
Octogones ; en bois ; blancs.	39 20	31 11	1844	C	Font passer Levrard et parer la batture Ste. Anne au S. et le Poulier au N.
Octogone ; en bois ; blanc.	30	10	1844	C	Point de reconnais. pour la pointe inférieure de la baie Champlain.
Octogones ; en bois ; blancs.	53 33	13 10	1843	C	Font parer la batture Bigot. Variation en 1869, 14° O.
Octogones ; en bois ; blancs.	55 35	30 10	1843	C	Font parer le poulier Provencher.
En bois ; octogones ; blancs ; l'un haut et l'autre bas..	31 12	21 4	1849	C	Tenus l'un par l'autre avec le bateau-lumière de l'est sur le lac, font passer le chenal dragué. S. 70° O. Feu supérieur sur une jetée ; est enlevé l'hiver.
Octogone ; en bois ; blanc.	71	24	1843	C	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.
Rouge	15	8	......	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Sur côté S. de la Petite Traverse de la rivière du Loup.
Rouge	15	8	1816	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.
Rouge	15	8	1828	C	En le tenant par l'île à la Pierre et en ligne avec le No. 1, fait éviter les battures de St. François et à la Carpe. Variation en 1869, 13½° O.
Rouge .... Rouge	30	20	1843 1863	C .... C	Guident de l'entrée de la Batture du lac St. Pierre au bateau-lum. No. 1, en remontant et en descendant.

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

FLEUVE

Nom du Phare.	Position.	Latitude N.	Longitude, O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ' "	° ' "				
Ile à la Pierre....	Sur la partie E. de l'île...	46 5 54	72 59 40	Une...... ...	F	....	6
La Valtrie........	Côté S. de l'ile...........	45 52 55 Ph. S.	73 16 0	Deux, S. 38° O., à 320 vgs. d'intervalle..	F	....	7
Traverse	2¼ milles au-dessus de Contrecœur	45 49 52 Ph. N.	73 17 0	Deux, S. 28° O., à 1,500 verges d'intervalle..	F	....	....
Ile aux Prunes....	Vis-à-vis Verchères	45 46 50	73 22 30	Une..........	F	....	....
Repentigny.......	A ⅜ de mille au-dessous Repentigny............	45 45 2 Ph. N.	73 26 8	Deux, S. 22° O., à 170 verges d'intervalle..	F	....	4
Ile à la Bague.....	Sur l'îlot..................	45 44 14	73 26 15	Une..........	F	....	4
Ste. Thérèse......	Sur l'île..	45 41 22 Ph. N.	73 27 40	Deux, S. 50° O., à 220 verges d'intervalle..	F	....	4
Pointe aux Trem-	Rive N..................	45 38 26 Ph. E.	73 29 20	Deux, S. 46° O., à 600 verges d'intervalle..	F	....	....
Montréal.........	Sur le quai de l'île.......	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41° O., à 73 vgs d'inter.	F	....	4 chacune
Lachine	Sur jetée à l'entrée du canal, rive N.............	45 27 0	73 41 0	Une..........	F	....	6
Lac St. Louis...	Bat.-phare, à 4/5 de mille au-dessus de Lachine...	45 26 30	73 42 10	Une..........	F	....	6
	Bat.-phare, à 2⅝ milles au-dessus de Lachine......	45 25 40	73 44 15	Une..........	F	....	6
Rivière Ottawa:— Pointe Claire...	Bat.-ph., côté S. du chen. à 63 chaînes, au-dessus de Dewal, de la lumière No. 3 sur le St. Laurent, près de la Pointe Claire.	45 24 30	73 45 20	Une..	F	....	6
	Sur un banc, côté N. du chen. env. 1½ mille au-dessous de la Pointe Claire, à 120 chaînes à l'ouest du bateau-phare près de la PointeClaire...........	45 26 00	73 48 10	Une..........	F	....	7
Banc Wade.......	....	45 25 00	75 37 00	Une..........	F	....	8
Pointe à l'Original.	Sur la pointe	....	....	Une..........	F	....	6
Pointe McTavish..	Sur la jetée,,, ...	....	....	Une..........	F	... .	6

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Rouge....................	30	......	......	C.............	Indique l'entrée du chenal et conduit jusqu'au feu No. 1.
Rouge....................	{ 21 / 13	17 / 9 }	1831	C.............	Conduisent au chenal des Iles Plates...
En bois ; blancs ; carrrés..	......	......	1858	C.............	Guident au chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indiquent le nouveau chenal et doivent être tenus en ligne jusqu'à ce que les lumières de Lavaltrie soient l'une par l'autre.
Octogone ; en bois ; blanc..	......	......	1866	C.............	Fait éviter l'île.
En bois ; blancs...........	{ 30 / 14	26 / 14 }	1843	C.............	Guident dans le chenal de l'île à la Bague et font parer le poulier au nord et le banc au sud.
Octogone ; en bois ; blanc..	24	1	1831	C.............	Indique l'Ile. qui est très-basse. On enlève ce phare l'hiver à cause des glaces.
Carrés ; en bois ; blancs....	......	......	......	C.............	Conduisent à l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descen. le fleuve. Variation en 1869, 12½° ouest.
Phare haut et ph. bas ; octogones en bois ; blancs...	{ 53 / 25 }	......	1846	C.............	Guident dans le chenal entre la Pointe-aux-Trembles et Varennes, en remontant, jusqu'à la Longue-Pointe.
En bois ; octogones........	{ 38 / 29	31 / 21 }	1830	C.............	Lumières rouges ; indiquent le chenal le plus profond jusqu'au et depuis le havre. Variation en 1870, 11° 45′ O.
Carré ; en bois ; blanc.....	23	17	1849	C.............	Variation en 1870, 11° 25′ O.
Circulaire ; en fer ; rouge..	20	......	1849	C.............	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.
Rouge....................	20	......	......	C.............	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.
En fer ; rouge.............	21	17	......	C.............	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.
En bois..................	29	25	......	C.............	
Lant. sur une cons. en charp.	35	25	1870	C.............	
Hexagone ; blanc..........	45	30	1871	C.............	
....	35	30	1871	C.............	Balise à feu.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

FLEUVE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Batture Verte....	Sur une jetée, côté S. du chenal, à 7 m. au-dessous de la cité d'Ottawa.....	45 29 30	75 31 20	Une..........	F	....	9
Châteauguay	Bateau-lumière, à 4½ mils. au-dessus de Lachine..	45 24 00	73 49 18	Une..........	F	....	6
Beauharnois	Entrée inférieure du canal, rive sud...............	45 19 40	73 54 30	Deux N. 61° E., à 414 verges d'intervalle.	F	....	10
Grosse-Pointe.....	Entrée supérieure du canal Beauharnois...........	45 15 35	74 9 25	Deux..........	F	....	8
Vis-à-vis la Grosse-Pointe..........	Sur des jetées dans le fleuve	45 15 30	74 9 30	Deux..........	F	....	3 ou 4

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Côteau du Lac....	Sur débarcadère.........	45 15 30	74 13 10	Une..........	F	....	3
Pointe McGee	Rive Nord...............	45 12 25	74 19 10	Une....	F	....	10
Ile aux Cerises....	Côté sud du chenal nord..	45 9 10	74 22 30	Une	F	....	10
Ile aux Cerises....	Sur jetée dans le fleuve...	45 8 20	74 25 40	Une	F	....	8
Cajeu	Côté nord du chenal sur jetée à 4 milles sud-ouest du village de Lancaster.	45 6 40	74 30 30	Une......... .	F	....	8
Canal Cornwall...	....	45 1 0	74 55 25	Une..........	F	....	....

ENTRE LES LACS ST. FRANÇOIS

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Batture de Coles..	Sur jetée à 5 milles ouest de Brockville, à ¾ de mille de la rive nord.........	44 34 10	75 45 40	Une..........	F	....	6
Ile du Grenadier ..	Pointe S. O. de l'île, côté N. du chenal, à 2 milles au-dessous de Rockport.	44 24 30	75 54 10	Une..........	F	....	10
Ile Lyndock	Pointe N. O. de l'île, côté S. du chenal, à 5 milles O. de Rockport.........	44 22 30	76 0 10	Une..........	F	....	7
Passe Gananoque.	Pointe N.E. de la petite île Stave, côté S. du chenal, à 5 milles au-dessous de Gananoque............	44 20 50	76 4 10	Une	F	....	7
Batture Jack Straw	Sur jetée, côté nord du chenal, à trois milles de Gananoque............	44 21 0	76 6 30	Une.....	F	....	6
Batture Spectacle.	Sur jetée, côté nord du chenal, à 2 milles O. de Gananoque............	44 20 15	76 10 40	Une	F	....	9
Rocher du Cheval Rouge..........	Sur jetée, côté S. E. du chenal, à ½ mille O. de la batture Jack Straw....	44 19 30	76 11 20	Une..........	F	....	....

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois; blanc...........	36	17	......	C..............	
Rouge..........	20	......	1849	C.......... ...	Tour blanche; lanternerouge.
En bois; constructions en charpente carrées........	......	......	1850	C.............	En les tenant l'un par l'autre, on court sur le feu de Châteauguay. Variation en 1869, 11° 15′ O.
Carrés; en bois; l'un rouge et l'autre blanc..........	20	20	1845 / 1850	C	Il faut les tenir l'un par l'autre en sortant du canal, jusqu'à ce que les feux d'en haut soient l'un par l'autre.
"	......	.....	1850	C.............	
ST. FRANÇOIS.					
Au bout d'une perche.......	24	......	......	C.............	Lumière rouge.
Carré; en bois; blanc.....	30	24	......	C..............	A mi-distance entre le Côteau et l'Ile aux Cerises.
"	40	30	1847	C.............	
"	......	......	1849	C	Vis-à-vis la lumière. il y a une balise au nord du chenal.
"	20	20	1844	C.............	
....	.....	.....	1865	C......	Variation en 1869, 9½° O. Sous le contrôle du surintend. des travaux publics.
ET ONTARIO.					
Carré; en bois; blanc......	33	31	1856	C..............	
"	55	37	1856	C..............	Ces petits feux servent à indiquer le chenal à travers les Mille Iles, entre Brockville et Kingston. Variation en 1870, 7° 15′ O.
"	40	26	1856	C.....	
"	44	37	1856	C.............	
"	31	29	1856	C.............	
"	28	26	1856	C.............	
"	28	26	1856	C..............	

LISTE des phares du Canada sous la direction du

ENTRE LES LACS ST. FRANÇOIS

Nom du phare	Position.	Latitude, N.	Longitude, O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Ile Brûlée	Pointe S.E. de l'île; côté nord du chenal, à ¾ de mille de la batture Spectacle	44 19 5	76 11 40	Une	F	....	10
Ile Wolfe	Sur la pte. Québec ou p. E.	44 14 40	76 16 20	Une	F	....	6

LAC

Nom du phare	Position.	Latitude, N.	Longitude, O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile aux Serpents	Sur jetée sur la barre, côté N. du chenal, à 5 de m. ouest de Kingston	44 11 30	76 37 40	Une	F	....	6
Gage ou Simcoe	Pointe sud ouest de l'île Simcoe, à 9 milles ouest de Kingston	44 9 20	76 38 40	Une	F	....	15
Ile aux Tourtes	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe	44 4 10	76 38 10	Une	Tr	Une minute et 10 secondes	15
Outer Drake ou False Ducks	Pointe E. de l'île	43 57 0	76 49 0	Une	F	....	22
Pointe Plaisante	Entrée de la baie de Quinté	44 6 30	76 55 30	Une	F	....	10½
Pointe Pierre	Sur la pointe	43 51 0	77 13 40	Une	Tr	Toutes les min. et 40 secondes	21
Pointe au Saumon ou p. Maligne	Sur la pointe	43 52 0	77 19 45	Une	F	....	...
Ile du Télégraphe	Baie de Quinté	44 10 20	77 9 45	Une	F	....	12
Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs	Sur petite île, 1 mille S. O. de l'île Nicholson	43 54 00	77 38 0	Une	F	....	12
Presqu'Ile	Pointe E.	43 59 30	77 45 30	Une	F	....	18
	Sur côte ou rivage	44 00 20	77 46 00	Deux, O.S.O., et E. N. E. environ	F	....	3 ou 4
Cobourg	Sur tête de jetée	43 57 10	78 14 0	Une	F	....	8
Peter Rock ou Ile au Goëland	O. par S., à 4 milles de Cobourg	43 56 10	78 17 0	Une	F	....	10
Port Hope	Sur tête de jetée, côté E.	43 56 15	78 20 0	Une	F	....	4
Darlington	Sur tête de jetée	43 52 30	78 43 20	Une	F	....	4
Port d'Oshawa	Sur tête de jetée	43 52 00	78 52 30	Une	F	....	...
Havre de Whitby	Jetée O.	43 51 00	79 1 30	Une	F	....	5
Pickering ou Liverpool	Tête de la jetée E.	43 48 45	79 7 20	Une	F	....	...
Toronto	Pointe Gibraltar, côté S. O. de la pointe, à 1¾ m. S. de Toronto	43 37 00	79 28 30	Une	F	....	18
	Quai de la Reine, partie O., l'au. feu sur l'aile de la jetée	43 38 20	79 28 45	Deux	F	....	

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ET ONTARIO.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En bois, carré, blanc......	64	26	1856	C...............	Ces petits feux servent à indiquer le chenal à travers les Mille-Iles, entre Brockville et Kingston. Variation en 1870, 7° 15′ O.
En bois, carré, blanc......	......	.....	1856	C...............	

ONTARIO.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
En pierre, carré........ ...	35	35	1858	C..............	Lumière rouge.
Rond, en pierre, blanc.....	45	40	1833	C..............	
Blanc	46	41	1870	C..............	
Blanc	68	62	1828	C..............	
Octogone	......	52	1866	C..............	
Rond, en pierre	62	60	1833	C..............	Variation en 1869, 6° 0′ O.
Construction carrée, surmontant la maison du gardien, et peinte en blanc	40	......	1871	C..............	Lumière rouge.
Tour sur habitation ; carrée et blanche................	46	41	1870	C..............	
En pierre, blanc	51	54	1856	C..............	
Octogone, en pierre, blanc.	67	63	1840	C..............	
....	......	.....	1851	C..............	
Carré, en bois, blanc	20	16	1844	....	Feu de port ; n'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Octogone, en pierre........	45	48	1840	....	Sur un rocher vis-à-vis la pointe.
....	......	......	.....	....	Rouge vu du sud ; blanc vu de l'est et de l'ouest ; feu de port ; n'est pas sous le cont. du département de la marine.
Sur maison de pierre	......	......	......	....	Variat. en 1869, 3° 30′ O. Feu de p. n'est pas sous le cont. du dép. de la marine.
....	......	......	1863	....	N'est pas sous le cont. du dép. de la mar.
Carré, en bois........... ..	12	8	1844	....	N'est pas sous le cont. du dép. de la mar.
....	......	......	1863	....	N'est pas sous le cont. du dép. de la mar.
Hexagone, en pierre	66	62	1820		Lumière rouge sur le bras du quai doit être rangée de près à bâbord. Variation en 1868, 2° 50′ O. Feu de p. n'est pas sous le cont. du départ. de la mar.
En bois, carrés, rouges.....	22	16	1838	....	

LISTE des phares du Canada sous la direction du

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude, N.	Longitude, O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ' "	° ' "				
Port Credit……	Sur quai……………	43 33 30	79 40 10	Une………	F	……………	…
Oakville………	Sur tête de jetée………	43 26 45	79 45 20	Une………	F	……………	12
Baie de Burlington.	Jetée S. de l'entrée……	43 18 00	79 53 30	Deux………	F	……………	15 / 4
Port de Dalhousie	Sur tête de jetée E……	43 13 40	79 20 30	Une………	Tr	……………	10
Ile au Renard….	Lac Simcoe…………	44 19 30	79 30 0	Une………	F	……………	12

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude, N.	Longitude, O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Port Colborne, feu d'alignement….	Tête de jetée O………	42 53 0	79 19 30	Deux………	F	……………	12
Ile Mohawk……	Sur île entre Ports Colborne et Maitland, à 1 mille S. O. de la terre ferme……………	42 50 10	79 37 00	Une………	Tr	Toutes les 3 min.	10
Port Maitland….	Jetée O……………	42 51 40	79 39 50	Une………	F	……………	10
Port Dover……	Jetée O……………	42 47 30	80 16 30	Une………	F	……………	8
Longue Pointe ou Pointe Nord….	Extrémité E…………	42 33 00	80 9 10	Une………	F	……………	25
Riv. à la Loutre ou Port Burwell…	A 333 verges du rivage…	42 39 00	80 54 30	Une………	F	……………	12
Rivière à la Barbue ou Port Bruce…	……………………	42 39 20	81 5 40	Une………	F	……………	…
Port Stanley……	Extrémité de la jetée O..	42 40 00	81 18 0	Une………	F	……………	4
Ile Pelée………	Pointe N. E…………	41 50 20	82 45 30	Une………	F	……………	9
Pointe Pelée……	Sur caisson, à 2½ milles sud de l'extrémité de la pointe, rive nord……	41 52 20	82 38 0	Une………	F	……………	20
Ile du Milieu……	……………………	………	………	………	…	……………	…
Amherstburg……	Ile au Bois Blanc, pointe S.	42 6 0	83 13 30	Une………	F	……………	18

RIVIÈRE

Nom du phare.	Position.	Latitude, N.	Longitude, O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Rivière Thames…	Embouchure de la rivière, rive S………………	42 18 40	82 36 0	Deux, S. 26° E., et N. 26° O., à 450 verges d'intervalle.	F	……………	12 / 6

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ONTARIO.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
....	......	......	1863	....	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Octogone, en bois	42	36	1836	C	
Haut phare en p.; pet. ph. en bois et de coul. blan.	60 18	54 14	1838 1845	C	
En bois; blanc............	53	44	1852	C	A l'entrée du canal Welland.
Tour carrée et brune.......	46	39	1870	C	

ÉRIÉ.

En bois; blanc............	58 14	54 10	1852	C	A l'entrée du canal Welland.
Rond; en pierre; blanc....	64	60	1848	C	Variation en 1870, 2° 40′ O.
Hexagone, en bois, blanc ..	......	......	1848	C	A l'entrée de la Grande Rivière.
Hexagone, en bois, blanc ..	20	20	1846	C	
Octogone, en bois	65	60	1843	C	Variation en 1870, 1° 40′ O.
Octogone, en bois	96	46	1840	C	
Sur un poteau.............	......	......	......	....	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Lanterne	20	20	1844	C	
Rond; en pierre...........	45	40	1833	C	O. quart N. O.; fait éviter la batture de l'île Pelée. Variation en 1870, 0° 45′ E.
Octogone, en bois	76	61	1861	C	
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Rond, en pierre...........	56	40	1837	C	

ST. CLAIR.

Tour carrée, en bois; tour ronde, en pierre.........	34 15	30 15	1837 1845	....	Les deux lumières tenues l'une par l'autre font passer la barre.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Goderich	Sur rive élevée au S. de l'entrée du port. Deux sur la jetée N..........	43 45 10	81 32 30	Trois.........	F	....	Lum. élevée. 25
Pointe Clark	Rive nord environ 20 milles N. E. de Goderich..	44 4 40	81 34 30	Une...........	Tr	Chaq. ½ minute.	15
Ile Chantry	Côté sud, à environ 2½ milles ouest de Saugeen...	44 29 40	81 13 0	Une....	F	....	15

BAIE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile aux Anses.....	Pte. N. E. de l'île; entrée de la baie Georgienne..	45 19 40	81 32 10	Une...	Tr	De 3 m. en 3 m. Inter. des eclats 1½ minute.....	15
Ile Griffith, N.....	Extrém. N.E. de l'île; à 20 milles d'Owen Sound...	44 50 30	80 42 40	Une..........	F	....	12
Ile Nottawasaga..	A environ 4 milles N.O. de Collingwood...........	44 32 30	80 4 20	Une..........	à écl.	Chaq. ½ minute.	10
Collingwood	Brise-lames..............	44 31 0	80 2 10	Une..........	F	....	6
Pointe Michel....	Baie Michel, côté S. de la Grande Manitouline...	45 34 20	81 56 0	Une..........	F	....	13
Ile au Chrétien....	Partie S.E. de l'île; 1¼ mille de la terre ferme..	44 47 20	79 57 30	Une..........	F	....	8
Parry Sound......	Ile au Vison.............	45 22 0	80 12 45	Une..........	F	....	16
Ile Solitaire..... .	....	45 33 30	81 15 48	Une..........	F	....	20
Byng Inlet........	....	45 44 12	80 27 30	....	F	....	...
Rocher Rouge.....	A un m. E. de Killarney, sur la pte. du Rocher Ro.	45 58 40	81 16 30	Deux.........	F	....	8
Ile aux Perdrix ...	1½ mille N. O. du phare du Rocher Rouge......	45 59 20	81 19 50	Une..........	F	....	5
Feux d'alignement.	Shaftesbury ou Petit Courant..................	45 59 30	81 47 40	Deux.........	F	....	6
Ile Clapperton....	Pointe Nord.............	46 3 0	82 5 0	Une..........	F	....	8
Ile au Soufre......	Extrémité O. de l'île.....	46 9 0	83 30 0	Une..........	F	....	12

LAC

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
St. Ignace........	A 3 m. de l'île St. Ignace	48 42 15	88 10 30	Une...	F	....	8
Pointe au Porphyre	....	....	....	....	...	....	....
Ile Michipicoten..	....	....	....	....	...	....	....
Petite île près du havre de l'île Michipicoten......	....	....	....	....	...	....	...

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

HURON.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour carrée, blanche....	150	20	1847	C	Variation en 1870, 0° 50′ O. Lumière sur la berge est seule sous le contrôle du département de la marine.
Ronde, blanche	87	87	1859	D. 2nd Ord.....	
Ronde, blanche...........	86	86	1859	D. 2nd Ord.....	

GEORGIENNE.

Ronde, blanche...........	90	85	1859	D. 2nd ordre....	Variation en 1870, 0° 50, O.
Ronde, blanche...........	130	85	1859	D. 3e ordre....	
Ronde, blanche...........	86	85	1859	D. 2nd ordre....	
Sur charpente....	24	......	1858	C	Lumière rouge ; n'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Blanche, carrée........ ...	40	28	1870	C	
Blanche, ronde............	61	60	1859	D. 4e ordre	
Tour carrée sur l'habitation du gardien, blanche	56	40	1870	C	
Blanche, carrée...........	195	42	1870	C	
Sur une construct. en bois..	......	60	1870	C	
En bois, carrée, blanche...	80 / 20	20 / 12	1866	C	Au côté N. du chenal, guide pour entrer dans le havre de Killarney.
En bois, carrée, blanche...	30	20	1866	C	
En bois, carrées, blanches.	24 / 22	....	1866	C	
En bois, carrée, blanche...	......	35	1866	C	
Tour car., en bois, blanche..	45	20	1867	C	

SUPERIEUR.

Tour car., en bois, blanche..	......	......	1866	C	Position d'après la carte de Bayfield
....	......	......	......	....	En cours de construction.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
....	....	.....	.....	....	En cours de construction.

LISTE des phares du Canada, sous la direction du

NOUVEAU

GOLFE ST.

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Dalhousie	Côté S. de l'entrée du port	48 3 45	66 20 50	Une..........	F	....	13
Bathurst	Sur la pointe Alston.....	47 39 10	65 36 40	Deux.........	F	....	10
Caraquette	Ile Caraquette, Baie des Chaleurs	47 49 40	64 54 00	Une..........	F	....	14
Shippégan	....	....	....	....	....	....	....
Ile Miscou........	Pointe au Mérisier.......	48 1 00	64 29 25	Une..........	F	....	12
Alnwick...........	....	....	....	....	....	....	....
Ile du Portage....	Sur la pointe S de l'île ...	47 9 50	65 2 40	Une..........	F	....	12
Ile au Renard	Pointe N. O. de l'île......	47 8 10	65 2 30	Deux.........	F	....	10
Pointe aux Chênes.	Baie de Miramichi.......	47 7 40	65 15 10	Deux.........	F	....	10
Grant's Beach	Baie de Miramichi.......	47 5 30	65 23 10	Deux, étant S. E. et N. O. l'une de l'autre	F	....	10
Preston Beach	Baie de Miramichi.......	47 4 50	64 54 40	Deux.........	F	....	10
Pointe Escuménac.	Sur la pointe	47 4 32	64 47 30	Une..........	F	....	14
Richibouctou	Sur tête de jetée.........	46 39 40	64 42 30	Une..........	F	....	14
Pointe Cassies	Sur la pointe	....	....	....	....	....	....
Shédiac (balises)..	Ile Shédiac..............	46 15 20	64 31 50	Deux.........	F	....	10
Shédiac	Quai Du Chêne	46 14 20	64 31 0	Une..........	F	....	6
Jourimain.........	Cap Jourimain	46 10 00	63 49 30	Une..........	F	....	15

NOUVLLE-

GOLFE ST.

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Pugwash	Havre de Pugwash........	45 52 30	63 40 20	....	F	....	8
Ile Amet	Centre de l'île, détroit de Northumberland.......	45 50 15	63 10 10	Une..........	F	....	10
Ile Caribou	Partie N. E.	45 46 00	62 42 20	Une..........	Tr	Toutes les min.	10
Port de Pictou....	Pointe S. de l'entrée	45 41 25	62 39 26	2 verticales ; la haute blanche, la basse rouge ; à 25 pieds d'intervalle	F	.. ..	11
Ile Pictou	Pointe S.E.	45 49 10	62 30 29	Une..........	F	....	12
Cap St. George ...	Sur le côté N. du cap.....	45 52 35	61 54 40	Une..........	Tr	De ½ m. en ½ m..	25
Pomquet, Baie St. George	Extrémité N.E. de l'île ..	45 39 40	61 44 30	Une..........	F	....	9

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

BRUNSWICK.

LAURENT.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré, en bois, blanc	49	33	1870	C	Vue de tous les points d'approche.
Lumières-balises, hexagones blanches	{ 31½ / 27	}	1871	C	Tenues l'une par l'autre, ces lumières servent à diriger les bâtiments qui entrent dans le havre. La lumière intérieure est plus haute et de couleur rouge. La lumière extér. est blanche.
Tour carrée, sur la maison du gardien, blanche.....	52	48	1870	C	
....	......	......	......	....	En cours de construction.
En bois, octogone, blanc...	79	74	1856	C	Lumière rouge.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Blanc	46	42	1869	C	
En bois, blancs............	50	......	......	C	Deux balises à feu.
En bois, blancs............	{ 40 / 60	}	1869	C	Deux balises à feu.
Blancs	{ 120 / 140	}	1869	C	Deux balises à feu.
Blancs.....................	{ 55 / 66	}	1869	C	Deux balises à feu.
En bois, blanc	70	58	1841	D. 3e ordre	Variation en 1869, 23° 20′ O.
Tour carrée, blanche.......	70	50	1864	D. 4e ordre	
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Blanc	{ 48 / 56	}	1869	C	
Au bout d'une perche......	15	......	1860	C	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
Blanc, octogone	72	45	1870	C	Visible du S.E. par N. à O.

ECOSSE.

LAURENT.

Carré, blanc...............	48	44	1871	C	Paraît rouge quand on le voit de la mer et blanc quand on le voit du havre.
Carré, en bois, blanc......	44	26	1866	C	Il éclaire tout l'horizon.
Carré, blanc...............	35	26	1868	C	
Octogone, en bois, bandes vertic., rouges et blanches.	65	55	1834	C	Allumés quand la navigation est libre de glaces. Une petite lumière rouge est placée sous la lanterne. En les tenant O.S.O., on pare les récifs E. devant l'île Pictou. Variation en 1870, 22° 40′ O.
Carré, blanc...............	52	......	1853	C	
Carré, blanc...............	350	39	1861	C	
Carré, blanc..	50	23	1868	C	Lumière rouge, visible de l'ouest au su par le nord.

LISTE des phares du Canada, sous la

NOUVELLE-ECOSSE

ILE DU

Nom du phare.	Position.	Latitude N. ° ′ ″	Longitude O. ° ′ ″	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Port Hood........	Entrée S. du havre.......	46 0 0	61 31 40	Une..........	F	....	10
Ile au Loup de mer. ou Marguerite..	Sommet ou milieu de l'île.	46 21 30	61 15 33	Une..........	F	....	21
Chéticamp........	Près du bout S. de l'île..	46 36 30	61 3 10	Une..........	Tr.	....	....
Ingonish	Ile Ingonish.	46 41 20	60 20 00	Une..........	F	....	15
Ile aux Oiseaux...	Ile Ciboux, à ¼ de mille de l'extrémité N...........	46 23 10	60 22 30	Une..........	Tr.	Toutes les minutes	14
Havre Ste. Anne..	Sur la pointe N. de la grève.	47 17 30	60 32 15	....	F	....	8
Pte. du Roch. Noir	Coté S. de l'entrée du Grand Bras d'Or.......	46 18 30	60 23 30	Une..........	F	....	....
Pointe Basse......	Pointe Plate côté E. de la Baie des Espagnols.....	46 16 30	60 7 30	Une..........	F	....	14
Ile Flint..........	Sur l'île.................	46 11 5	59 45 50	Une..........	Tr.	Toutes les 15 sec.	12
Ile Scattarie.. ...	Pte. N. E. sur le Trap Rock	46 2 13	59 40 18	Une..........	Tr.	Visible 1 minute, éclipsé une ½ minute	15
Main-à-Dieu	Sur le côté sud de la pte. O. de l'île Scattarie....	46 0 30	59 47 30	....	F	....	9
Hav. de Louisbourg	Côté N. de l'en. à 60 brasses en dedans de la pointe.	45 54 34	59 57 15	Une..	F	....	16
Ile Verte.........	Sommet de l'île..........	45 28 51	60 53 40	Une..........	F	....	14
Port de Sidney....	....	....	....	....	....		....
Cap Canso........	Partie nord de l'île Cranberry	45 19 50	60 55 29	2 dans une tour, placées vert., à 12 vgs. l'une de l'autre.	F	....	la haute 15, la basse 9
Havre de Canso...	....	....	....	....	....	....	....
Havre d'Arichat..	Pointe Marache, entrée Sud, Ile Madame......	45 29 2	61 1 52	Une..........	F	....	8

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

—*Suite.*

CAP BRETON.

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Tour carrée, blanche	54	......	1854	C	Lum. rouge côté N., lum. blanche côté S.
Tour carrée, blanche	298	......	1854	C	Cette lumière peut se trouver cachée aux navires dans une proximité dangereuse de l'île, par les falaises qui la bordent.
....	203	35	......	....	En cours de construction.
....	237	40	1871	D. 5e ordre.....	
....	77	33	1863	C	Eclats alternatifs blancs et rouges.
Blanc........................	24	30	1871	C	Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.
Carré ; blanc	45	23	1868	C	
Octogone ; bandes verticales rouges et blanches.......	70	51	1832	C	Variation en 1869, 25°45′ O.
Octogone ; blanc..........	65	43	1856	C	Visible tout autour de l'horizon.
Octogone ; blanche........	90	70	1839	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Ce feu ne doit jamais être amené à l'est du N. N. E. ou au sud du S. S. O., et il ne faut pas en approcher de plus près de 1½ mille. Il y a ici une chaloupe pour porter secours.
Carré ; en bois ; blanc	90	40	1871	C	Feu rouge.
Blanc ; avec bande noire verticale	85	35	1842	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Sur l'habitation du gardien. Variation en 1869, 26° O.
Carré ; en bois ; blanc.....	70	31	1865	do ..	Lumière rouge, au centre de l'habitation du gardien, visible sur tout l'horison.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Octogone ; en bois ; bandes horizontales rouges et blanches......	75 / 40	60	1815	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Un sifflet d'alarme à environ 100 verges au sud du phare ; par temps de brume on le fera résonner huit secondes par minute.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
En bois ; carré ; blanc.....	34	......	1851	Lum. catop. avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	

LISTE des phares du Canada sous la direction du

NOUVELLE

Nom du phare.	Position.	Latitude N. ° ′ ″	Longitude O. ° ′ ″	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; Fixe et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des revolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Havre d'Arichat ..	Sur l'Ile du Jersiais......	......	....	....	....	....	...
Hav. de Guysboro'	Côté O. de l'entrée près de Peart Point, Baie de Chedabouctou.........	45 22 47	61 29 11	Une..........	F	....	8
Sand Point	Entrée S. Pointe du Remous ou de Sable	45 31 30	41 14 40	Deux horizontales, à 8 vgs. d'intervalle.	F;	....	8
Pointe Tupper....	Havre aux Vaisseaux	45 36 40	61 22 0	Une..........	F	....	7
Canso Nord.	Entrée N., côté O. 120 verges en dedans.......	45 41 42	61 29 10	Une..........	F	....	18
Ile White Head..	Extrémité S. O..........	45 11 58	61 8 15	Une.........	Tr	Toutes les 20 sec.	11
Country Harbor..	Sur l'Ile Verte	....	....	....	....	....	...
Liscomb..........	....	....	....	....	....	....	..
Ile au Castor.....	Partie S. E. de l'île au Castor ou île William..	44 48 10	62 20 30	Une..........	Tr	De 2 en 2 min..	12
Ile aux Œufs	Centre de l'île	44 39 51	62 51 32	Une..........	Tr	De min. en min.	14
Ile au Diable	Ile au Diable, partie S. O. entrée E. du havre.....	44 34 48	63 27 15	Une..........	F	....	8
Meagher's Beach..	Tour Sherbrooke, plage de Meagher, côté E. de l'entrée	44 36 6	63 31 55	Une..........	F	....	12
Tête de Chébouctou	....	....	....	....	....	....	20
Sambro'	Milieu de l'île	44 26 11	63 33 30	Une..........	F	....	21
Pointe à Peggy ...	Côté E. de l'entrée de la baie Ste. Marguerite...	44 29 30	63 55 0	Une..........	F	....	...
Baie de Mahone...	....	....	....	....	....	....	...

lépartement de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ECOSSE—*Suite*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pds. du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
....	......	......	......	....	En construction.
En bois ; carré ; blanc.....	30	20	1846	Lumières catoptriques avec réflecteurs paraboliques et becs d'Argand.....	Variation en 1869, 23° 10′ O.
En bois ; carré ; blanc ; avec carreau noir	25 chac.	......	1851	do ..	Lumières aux fenêtres de chaque bout du phare.
Carré ; blanc..............	44	24	1870	do ..	Lumière rouge. Les terres sur le côté sud empêchent de voir ce phare à plus de trois milles dans cette direction.
En bois ; carré ; blanc.....	110	35	1842	do ..	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. La lanterne surmonte l'habitation du gardien.
Bois ; octogone ; avec bandes horizontales rouges et blanches................	55	35	1854	do ..	Lumière ne disparaît jamais totalement durant les éclipses. Eclats et éclipses de 10 secondes.
....	......	......	......	....	En construction. Sera une lumière rouge.
....	......	......	......	....	En construction.
Blanc ; avec 2 ronds noirs du côté de la mer S. S. O.	70	35	1846	Lumières catoptriques avec réflecteurs paraboliques et becs d'Argand.....	Sur maison.
En bois ; octogone ; avec bandes verticales noires et blanches du côté de la mer	80	45	1865	do ..	Lumière blanche et rouge alternativement, visible sur tout l'horizon.
Octogone ; rouge brun ; avec ceinture blanche	45	......	1852	do ..	Rouge sombre vu du large. Station de pilotes.
Blanc ; toit circulaire et rouge......	58	48	1815	do ..	Meagher's Beach. Quand on relève le feu de Sambro à l'O. S. O. on ne doit pas relever celui-ci à l'O. du N. pour parer l'écueil du cap Thrum. Variation en 1869, 20° 10′ O.
....	......	......	......	....	En construction.
Octogone ; blanc.....	115	60	1758	Lumières catoptriques avec réflecteurs paraboliques et becs d'Argand.....	Dans les temps de brouillards et de brume, on tirera du canon à la station des signaux sur l'île Sambro, comme suit :—Deux canons de 24 seront tirés successivement en réponse aux coups de canon d'alarme des navires, et le même signal sera donné de l'île en réponse au sifflet des vapeurs. Un sifflet à vapeur sera placé ici durant l'été.
Blanc, carré	65	26	1868	do ..	Lumière rouge. Lanterne sur habitation.
....	......	......	......	....	En construction.

LISTE des phares du Canada sous la direction du

NOUVELLE-

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe ; A écl. ; F. et à écl. ; Tourn. ; Intermit. ; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Chester, baie de Mahone.........	Sur l'Ile IronboundEst, un peu à l'est du centre de l'île	44 26 10	64 4 50	Une..........	F	....	16
Ile de la Croix....	Ile de la Croix, pointe E. baie de Lunenburg	44 18 43	64 9 57	Deux verticales à 15 vergesd'intervalle ...	Haute à écl. Basse fixe.	De minute en minute....	La haute 14. La basse 6.
Lunenburg ou Pte. de la Batterie...	....	44 21 41	64 17 36	Une..........	F	....	12
Ile Moser..........	Sur l'île, côté O. de l'entrée de la rivière de la Hève.	44 14 15	64 18 50	Une..........	F	....	....
Ile IronboundOuest côté S	Près du cap La Hève. embouchure rivière de La Hève	44 13 43	64 16 19	Une..........	Tr	T. les 30 secondes	13
Port Medway	Tête de la Medway, côté O. de l'entrée..........	44 6 10	64 32 14	Une..........	F	....	10
Liverpool	Ile Coffin, Pointe S., baie de Liverpool...........	44 1 58	64 37 34	Une..........	Tr	De 2 min. en 2 m.	16
Pointe du Fort....	Pointe du Fort, baie de Liverpool, entrée S	44 2 30	64 42 20	Une..........	F	....	7
Little Hope	Vers le centre de l'île	43 48 31	64 47 15	Une..........	Tr	De min. en min.	12
Port Hébert	....	....	....	....	....	....	....
Havre de Ragged Island	Rocher aux Goëlands	43 39 14	65 5 50	Une..........	F	....	10
Havrè de Shelburne	Cap Roseway, près entrée S. E. de l'île Macnutt..	43 37 17	65 15 45	Deux verticales à 21 vgs. de distance.	F	....	La haute 18. La basse 10.
Ile au Nègre......	....	....	....	....	....	....	....
Barrington	Pointe Baccaro, côté O. de l'entrée	43 26 54	65 28 12	Une..........	F	....	10
Ile Carter........	....	....	....	....	....	....	....
Cap de Sable......	Sur le cap...............	43 23 19	65 37 11	Une..........	Tr	Eclat 15 secondes Eclip. 25 secds..	12

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ECOSSE.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Oblong; en bois; blanc; tour et lanterne sur l'habitation du gardien	150	46	1871	D..............	Vu de tous les points d'approche. Lanterne seule visible. Construction cachée par les arbres.
Rouge; base octogone...	100 / 65	53	1832	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Pilotes viennent ici. On peut y trouver abri au besoin. Feu supérieur: éclats, 45 secondes, éclipses, 15 secondes. Variation en 1869, 19½° O.
Carré; blanc..............	50	24	1864	do ..	Sur toit de l'habitation, qui est blanche.
Carré; blanc..............	55	26	1868	do ..	Lumière rouge.
Tour carrée; blanche.....	72	29	1855	do ..	Près du bord de la falaise, qui a 40 pieds d'élévation.
Carré; blanc avec carreau noir du côté de la mer...	44	23	1851	do ..	Ressemble à une maison.
Base octogone; bandes horizontales rouges et blanches au nombre de huit.	65	50	1812	do ..	Eclats de 30 secondes; éclipses de 90 secondes. Variation en 1869, 18¾° O.
Carré; blanc..............	30	17	1855	do ..	Lumière rouge; se passe à bâbord en entrant dans le havre.
Carré; blanc..............	40	26	1865	do ..	Lumière rouge, au centre de la maison du gardien; visible sur tout l'horizon.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Carré; blanc	56	31	1853	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	
Octogone; bandes verticales noires et blanches..	120 / 65	77	1788, réparé 1858	do ..	Variation en 1869, 17¾° O.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Carré; blanc avec rond noir du côté de la mer........	49	35	1850	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Lumière rouge.
....	......	......	......	....	En cours de construction.
Blanc; octogone..........	53	50	1861	Lum. catoptriques avec réflec. paraboliques et becs d'Argand.	Variation en 1869, 17° 10′ O.

LISTE des phares du Canada sous la direction du NOUVELLE-

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Havre de Pubnico.	Beach Point, côté E. de l'entrée à 60 brasses de la marque de la basse mer.	43 35 45	65 46 54	Une..........	F	....	8
Rivière Tousquet..	Ile au Gros Poisson, pointe S. O............	43 42 10	65 57 15	Deux, horizontales à 8 vgs. d'intervalle.	F	....	12
BAIE DE							
Ile au Loup-Marin.	Pointe S., à ½ de mille du riv.	43 23 34	66 0 52	Une..........	F	....	18
Yarmouth ou Cap Fourchu........	Cap E., pointe S.	43 47 28	66 9 21	Une..........	Tr	Toutes les min. et 45 secondes...	18
Cap Ste. Marie...	Côté E. de la baie........	44 5 20	66 12 40	Une..........	Tr	Toutes les 30 secd. rouge et blanc alt.	....
Sissibou	Côté S. de l'entrée de la riv.	44 26 30	66 1 15	Une.........	F	....	8
Ile Bryer.........	Pointe N. O.............	44 14 57	66 23 30	Une.........	F	....	13
Westport.........	Ile Peters, entrée sud du Grand Passage.........	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales à 24 pds. d'intervalle.	F	....	10
Tête de Cochon...	Tête de Cochon, 50 pieds du bord de la falaise...	44 24 16	66 13 0	Une..........	Tr	Feu altern. rouge et blanc, éclats de min. en min..	....
Digby ou Annapolis	Pointe Prim, pointe S. de l'entrée..............	44 41 34	65 47 20	Une.........	F	....	13
Anse de Marshall ou Port Williams.	Rive S., baie de Fundy ..	44 56 52	65 16 0	Deux, vertic., 20 pds. d'inter.	F	....	10
Margaretville.....	"	45 2 57	65 4 0	Deux.........	F	....	8
Roche Noire......	Rive S..................	45 10 10	64 46 0	Une..........	F	....	12

département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ECOSSE.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hateur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré; blanc	28	20	1854	Lumières catoptriq. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Ouvert à l'O. de l'île St. Jean et relevé au N. E. quart N. il fait parer le banc; en venant au port de tout autre côté il faut relever le feu au nord de l'E.N.E. avant de courir dessus, pour parer l'écueil devant la pointe Ste. Anne.
En bois; blanc; carré.....	......	......	1864	do ..	Visibles du large aux fenêtres des deux pignons d'une maison habitée.
FUNDY.					
Octogone; blanc..........	98	60	1830	Dioptriq. 2e ord.	Le rocher de la Blonde reste à 3½ milles S. quart S.O. du phare. Variation en 1869, 16° 48′ O. Sifflet à vapeur près du phare.
Octogone; bandes verticales rouges et blanches.......	117	59	1839	Lumières catoptriq. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand..	Eclats 1¼ min.; éclipses ½ min. Sifflet d'alar. sur le côté O. résonne par temps de brume et de neige 10 sec. par min.
Octogone; blanc..........	103	43	1868	do ..	Feu rouge et blanc alternatif.
Blanc; en bois; pyramidal.	36	33	1870	do ..	
Octogone; blanc	92	55	1809	do ..	Variation en 1869, 17° 45′ O. Il sera probablement placé un sifflet d'alarme sur l'île Brier au printemps.
Carré; blanc.............	40 chac.	15	1850	do ..	Visibles du nord quand on les relève entre le S. quart S. O. et le S. S. O., et du S. quand on les relève entre le N.E. quart E., et N. N. O. ¼ O.
Carré; blanc.............	......	......	1864	do ..	Sur toit de l'habitation qui est blanche.
Carré; bandes verticales, rouges et blanches.......	76	22	1817	do ..	Variation en 1869, 18° 50′ O. Sifflet d'alarme sur pointe à Prim. Par tempêtes de neige et temps de brume, on le fait résonner 8 sec. par min., laissant entre les coups un intervalle de 52 secondes.
Carré; blanc.............	{60 / 57}	22	1859	do ..	Lumière sur toit de l'habitation; lumière inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O. S. O. à E.N.E. par nord.
Carré; blanc et noir; bandes horizontales.............	{30 / 27}	22	1859	do ..	Lumière rouge, visible de O.S.O. à E.N. E. par nord.
Carré; blanc.............	45	35	1848	do ..	Lumière sur toit de maison, visible de tous les points d'approche.

LISTE des phares du Canada sous la

NOUVELLE-

BAIE DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Horton	Sur la côte, rive O. de la rivière Avon	45 6 15	64 13 30	Une	F		20
Burnt Coat Head	Bassin des Mines, rive S.	45 18 40	63 48 30	Une	F		13
Pointe Spencer	Pointe Spencer, rive N. Baie Cobequid	45 23 30	63 37 0	Une	F		6
Ile aux Perdrix ou Parrsboro'	Côté O. de la rivière	45 23 0	64 19 0	Une	F		9
Riv. aux Pommes.	Cap Capstan ou pointe Hetty, entrée N	45 28 20	64 51 30	Une	F		12

NOUVEAU-

BAIE DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Ile aux Meules	Partie O. de l'île	45 43 13	64 37 25	Une	F		12
Cap Enragé	Sommet du Cap	45 35 34	64 46 55	Une	F		15
Quaco	Petit roch. vis-à-v. la pointe	45 19 20	65 31 55	Une	Tr	Toutes les 20 sec.	15
Havre de St. Jean.	Ile aux Perdrix	45 14 20	66 3 20	Une	F		20
	Tour-balise	45 15 10	66 3 40	Une	F		10
Lepreau	Sur la pointe	45 3 40	66 27 39	Deux, vert., à 9 vgs. d'interv.	F		15
Ile Wolf S.O.	Sur la pointe S. E. de l'île S. O.	44 56 30	66 44 10	Une	Tr	1½ min. entre chaq. éclats.	17 à 20
Whitehead - Bliss Harbor							
Ile Campobello	Pointe N. de Head Harbor.	44 57 40	66 54 10	Une	F		15
Port St. André	Pointe N. de l'entrée	45 4 10	67 2 50	Une	F		10

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

ECOSSE.—*Suite.*

FUNDY.—*Suite.*

Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Carré ; blanc............	92	20	1851	Lumière catop. avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.....	Variation en 1869, 20½° O. Lumière dans une fenêtre.
Carré ; blanc............	75	35	1859	do ..	Sur l'habitation du gardien ; visible de tous les points d'approche.
Dans une fenêt. d'une mais.	35	20	1863	do ..	
Carré ; blanc............	37	32	1852	do ..	Lanterne sur l'habitation du gardien.
Oblong, avec tour ; blanc..	64	45	1870	do ..	Reconstruit à environ 160 pieds S.S.E. de l'ancien.

BRUNSWICK.

FUNDY.—*Suite.*

En bois ; octogone ; blanc..	60	......	1854	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et becs-soleil perforés............	Visible du N.E. quart E. par le N. à E. quart S.E., ou 315°. Le phare du Cap Enragé est S.O. quart O. ½ O. à env. 10 milles. Variation en 1869, 20° 30′ O.
Blanc ; carré............	120	23	1840	D. 4e ord.......	Visible entre Nord Ouest et Nord Est par Sud.
Octogone ; bandes horizontales rouges et blanches..	58	46	1835	C.............	
Octogone ; bandes verticales rouges et blanches.......	119	40	1791	C.............	Par temps de brume, on fait résonner un sifflet à vapeur de min. en min. pendant dix sec. Une bouée à cloche est posée p. du c. E. du récif de l'Ile aux Perdrix.
Octogone ; bandes verticales blanches et rouges......	35	15	1828	D. 4e ord.......	Variation en 1869, 19½° O.
Octogone ; bandes horizontales rouges et blanches..	{ 81 53 }	31	1831	Lumière catop. avec réflecteurs parab. et becs-soleil perforés...........	Visible entre O.N.O. et E. quart N. E. par Sud. Variation en 1869, 18° 50 O. Sifflet d'alarme résonne par temps de brume et de neige.
La lanter. surmonte l'habitation du gardien, qui est une construction en bois, carrée, et peinte en blanc.	111	35	1871	C.............	Visible de tous les points d'approche.
....	......	......	......	....	En construction.
Octogone ; blanc avec croix rouges................	64	34	1829	do ..	Variation en 1869, 18¼° O.
Octogone ; blanc..........	42	22	1833	do ..	Visible entre Nord Ouest quart Nord et Sud Est quart Sud. Variation en 1869, 16½° O.

LISTE des phares de la Puissance du Canada, sous la

NOUVEAU-

BAIE DE

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
Ile Grand Manan partie N. E.....	Swallow's Tail...	44 45 52	66 44 4	Une..........	F	....	17
Ile Machias, deux lumières........	Sur l'ile................	44 30 7	67 6 13	Deux, O.qrt.N. ½ N., et E. quart S. ½ S., à 56⅔ verges d'intervalle..	F	....	15
Rocher Gannet...	Sur le rocher	44 30 38	66 47 0	Une..........	F. et à écl	Eclat de 4½ sec. de min. en min.	12

RIVIERE ST. JEAN

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Green Head	....	45 18 0	66 7 30	Une..........	F	....	10
Pointe de Sable...	....	45 22 0	66 12 0	Une..........	F	....	10
Pointe au Chêne..	....	45 32 0	66 6 0	Une	F	....	10
No Man's Friend .	....	45 47 0	66 7 30	Une..........	F	....	10
Batture Oromocto.	....	45 53 0	66 27 0	Une..........	F	....	10
Wilmot's Bluff....	....	45 56 0	66 30 0	Une..........	F	....	10
Pointe Cox.......	Grand Lac.............	46 2 0	66 1 0	Une..........	F	....	10

PROVINCE DE LA COLOMBII

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situations relatives des lumières.	Fixe; A écl.; F. et à écl.; Tourn.; Intermit.; Alt.	Intervalles des révolutions des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Race Rocks	Sur les Race Rocks, détroit de Fuca..........	48 17 45	123 32 00	Une.........	à écl	De 10 s. en 10 s...	18
Fisgard	Sur rocher, à l'entrée du havre Esquimalt.......	48 26 00	123 27 15	Une.........	F	....	12
Bateau-phare, rivière Fraser....	Sur Sand Head S. à l'entrée de la rivière Fraser	49 3 50	123 16 40	Une.........	F	....	9

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

BRUNSWICK.—*Suite.*

FUNDY.—*Suite.*

Couleur et caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
Octogone ; en bois ; blanc.	148	50	1860	Catoptrique.....	Visible entre S.O. et N.O. par S. Variation en 1869, 17¾° O.
Blancs	58 E. 54 O.	36 chac.	1832	Une lum. catop., l'autre dioptrique de 2nd ordre...........	Coup de canon toutes les 4 hs. par temps de brume. En allant vers N., il faut porter au large dès que les feux sont en ligne, p. parer les hauts-fonds de Merr
Octog.; avec bandes vertic'l. altern. noires et blanches.	66	41	1831	D. 4 ord.........	Par temps de brume, on tire un coup de canon pour répon. aux sig'x. Une dangereuse chaî. de roch. s'ét. 4 m. à l'E. ph. Lumière fixe...... 45 secondes. Eclipse .... 5¼ ,, Eclat............. 4½ ,, Eclipse .... 5¼ ,, 60

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Blanc	105	......	1869	Catoptrique	
Blanc	50	......	1869	do	
Blanc	50	......	1869	do	
Blanc	55	......	1869	do	
Blanc	54	......	1869	do	
Blanc	104	......	1869	do	
Blanc	20	......	1869	do	

BRITANNIQUE.

Tour en pierre circul. avec bandes horizontales blanches et noires...........	118	105	1861	D. 2d ord.......	Variation, 22° 05′ Est. Une cloche est sonnée par temps de brume.
Tour blanche, en brique ; avec habitation en brique rouge...................	......	......	1861	D. 4 ord	Paraît rouge du côté du hav. Var. 22°05′E.
Coque rouge. Boule à la tête du mât à fanal......	70	......	1866	C	Variation, 22° 30′ Est.

APPENDICE

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer, depuis le 1er
le département de la

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Afton	Brick	St. Jean, N.-B.	164	De Sackville pour la Barbade
Arthur White	Barque	Cork	734	De Cork pour Québec
Alice T.	Goëlette	St. Jean, N.-B	125	De la Pointe Wolf pour Boston
Arno	,,	,,	91	De St. André pour Boston
Ambro	,,	,,	100	De St. Jean pour St. Thomas
Alice Franklyn	Brick	Yarmouth, N.-E	314	De Yarmouth pour Monte-Video
Ann	Goëlette	Guysborough, N.-E	142	De Porto Rico pour Halifax
Aphrodite	Barque	St. Jean, N.-B	740	De Barrow pour Québec
Alexander	Brigantin	Halifax	93	....
Aurora	,,	Poole	629	De Southampton pour Québec
Agile	Goëlette	Liverpool, N.-E.	28	A quai.
Albatros	Brigantin	Yarmouth, N.-E	74	De Bridgewater pour Argyle
Atalanta	Goëlette	Liverpool, N.-E	86	De Havre de Grâce, Terreneuve
Astra	,,	St. Jean, N.-B	125	....
Anna Maria	,,	Parrsboro, N.-E	100	De Halifax pour Sydney
A. T. Randolph	Brigantin	St. Jean, N.-B	155	De Rhode-Island pour Sydney
Amity	Barque	,,	535	Sortait de la barre de Richibouctou pour compléter son chargement
Amelia	,,	Québec	548	De Québec pour Newcastle
Achilles	Goëlette	Parrsboro, N.-E	17	Des Cinq-Iles pour Windsor
Alice Long	,,	Arichat, C.-B	66	De la baie Boone pour Halifax
Argyle	,,	Yarmouth	80	....
Arbutus	,,	Terreneuve	66	De St. Pierre pour la N.-E
Agnes Campbell	Barque	Weymouth, N.-E	689	D'Anvers pour Philadelphie
Ardmillan	Trois-mâts	Glasgow	987	De Montréal pour Liverpool
Alma	Barque	Ile du Prince-Edouard	348	,,
Angelique	Trois-mâts	St. Jean, N.-B	935	De Lewis pour Anvers
Black Brothers	Barque	Yarmouth, N.-E	651	De Sunderland pour Philadelphie
British Lion	Trois-mâts	Windsor, N.-E	1,279	D'Anvers pour Montréal
Beacon Light	,,	St. Jean, N.-B	916	De Greenock pour Aden
Brilliant Star	Goëlette	Port-Medway	39	A l'ancre
Banquet	,,	Halifax	30	De Pictou pour Port Hood
Barrington	,,	....	....	
Billow	,,	Arichat, C.-B	122	De Caledonia pour Boston
Black Duck	Brigantin	Québec	127	De Québec pour les Bermudes
Breamish	Barque	Halifax, N.-E	431	De la petite baie Glace pour Halifax.
B. F. Chandler	Goëlette	Parrsboro, N.-E	72	De Windsor pour New-York
Charles Albert	Brigantin	Liverpool, N.-E	200	D'Antigoa pour Liverpool
C. Bernier	Goëlette	Québec	116	De Montréal pour Terreneuve
Callie Allie	Brigantin	St. Jean, N.-B	105	De Rosario pour Liverpool
Catherine John	Goelette	,,	130	De St. Jean pour Matanzas
Candour	,,	Liverpool, N.-E	116	De Liverpool pour la Barbade
Courier	Trois-mâts	Britannique	....	De Londres pour St. Jean, N.-B.
Caroline	Goëlette	Halifax, N.-E	41	....
Cornwallis	Barque	Windsor, N.-E	511	De Hartlepool pour Philadelphie
Charmer	Trois-mâts	Glasgow	1,024	De Québec pour Greenock
Clutha	,,	South-Shields	1,065	De Greenock pour Québec
Chryseis	Barque	Sunderland	477	De Montréal pour Glasgow
Catherine	Goëlette	Yarmouth, N.-E	61	De Boston pour Halifax
Columbia	,,	,,	55	De St. Jean pour Yarmouth

No. 32.

janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1872, compilée sur les rapports reçus par marine et des pêcheries.

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes d'hommes.	Conséquences de l'accident.
Janv. 9..	Rocher aux Goëlands, Machias-Seal-Island..........	Echouage.....	Manque de connaissance nautique....	P. n'a péri.	P. partielle, $3,000.
Mai 9..	Ile Rouge, St. Laurent......	Abord. fortuit.	Erreur de jugement	,, ...	,, $200.
,, ...	Quoddy Ouest, Me.........	,, ...	Non connue.......	,, ...	,,
Mars 10..	Ile à Bois, Grand Manan....	Echouage.....	,, ...	,, ...	,,
,, 8..	Arrivée en détresse et condam	née	Gros temps.......	,, ...	Perte totale.
Mai	Monte-Video	Echouage.....	,, ..	,, ...	,, ,,
Avril 12..	Entrée du port d'Halifax....	,, ...	Non connue.......	,, ...	,, $26,000.
Juin......	Cap St. Michel, St. Laurent.	,, ...	,, ...	,, ...	Perte partielle.
Juillet....	Richibouctou, N.-B.........	,, ...	,, ...	,, ...	,, ,,
Oct. 3..	Port de Québec	Abordage.....	Gros temps	,, ...	,, $200.
Sept. 4..	Port Medway, N.-E........	Abordage.....	Rupture de son câble d'amarrage.	,, ...	P. totale, $1,000.
Nov	Cap de Sable, N.-E........	,, ...	Non connue.......	,, ...	P. partielle, $5,200.
Oct. 12..	Anse de Vogler, Terreneuve.	,, ...	Gros temps.......	,, ...	P. totale, $3,300.
....	Block-Island...........	,, ...	,, ..	,, ...	Perte partielle.
....	St. Pierre, C.-B............	,, ...	,, ..	,, ...	,, ,,
Oct. 13..	Cap Ray, Terreneuve........	Perte d'espars.	,, ..	,, ...	,, ,,
Nov. 7..	Barre de Richibouctou, N.-B.	Echouage.....	Manque de bouées.	,, ...	,, ,,
,, 29..	St. Thomas, St. Laurent.....	Troué par glace	Gros temps	,, ...	,, ,,
,, 30..	Bassin des Mines B. de Fundy	Echouage. ...	,, ..	2 h. noyés.	Perte totale, $450.
Déc. 20..	Baie St. George, N.-E.......	,, ...	,, ..	P. n'a péri.	,, $3,000.
....	....	,, ...	....	,, ...	Perte partielle.
Déc. 5..	Smoky-Head.....	,, ...	Non connue.......	,, ...	Perte totale.
....	En mer.....................	Abordage.....	,, ...	,, ...	,, ,,
Nov. 29..	St. Ignace, St. Laurent......	Echouage.....	Par les glaces.....	,, ...	,, ,,
,, 25..	Piliers, St. Laurent..........	,, ...	,, ...	,, ...	Perte partielle.
....	En mer; on n'en a pl. eu de nouv	....	....	....	Totale, $30,000.
Janv. 21..	Batture de l'Hivernage......	Echouage.....	Erreur de jugement	P. n'a péri.	P. totale, $20,000.
Avril 7..	Beechyhead, côte d'Angleterre	Abordage.....	Manque de phares.	,, ...	,, $30,000.
....	En mer..........	Abandonné ...	Gros temps.......	,, ...	,,
Oct. 12..	Port Medway, N.-E.........	Echouage....	,, ..	,, ...	P. partielle, $7,000.
,, 12..	Port-Hood, C.B.............	,, ...	,, ..	,, ...	,, $1,000.
....	Baie Marie.................	,, ...	,, ..	,, ...	
Oct. 12..	Port d'Arichat, C.B.........	,, ...	,, ..	,, ...	P. totale, $3,400.
Nov. 1..	Ile de Sable................	,, ...	N'ayant pas sondé.	,, ..	,,
Déc. 14..	Ile du Diable, N.-E.........	,, ...	Gros temps.......	2 h. noyés.	,,
,, 19..	Au large d'Apple-Head, B.F.	A sombré.....	,, ..	P. n'a péri.	,, $4,000.
Mars 13..	Près du R. aux Goëlands, B.F.	Echouage.....	Brume.	P. n'a péri.	P. totale, $8,000.
Mai 9..	Près de l'île Rouge, St. Laur.	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	P. partielle, $800.
Janv. 10..	En mer.....................	A sombré.....	Gros temps.......	,, ...	Perte totale.
,, 24..	,, ...	Abandonné ...	,, ..	,, ...	,, ,,
Avril 3..	,, ...	,, ...	,, ..	,, ...	,, $5,000.
....	Baie Ste. Marie, N.-E.......	Echouage.....	....	,, ...	Perte partielle.
....	Port-Medway, N.-E.........	Incendie.....	....	,, ...	,, ,,
Janvier...	Goodwin-Sands, Mer du Nord	Echouage.....	....	,, ...	Perte totale.
Août 13..	Port de Québec.............	,, ...	Erreur de jugement	,, ...	P. partielle, $8,000.
Sept. 28..	Anticosti, St. Laurent	,, ...	Courants inconnus.	,, ...	Perte totale.
Nov. 29..	Traverse ,, ...	A chaviré.....	Par les glaces. ...	,, ...	,, $100,000.
Déc. 6..	Yarmouth Sound, N.-E......	Echouage.....	C. n'est pas connue.	5 h. noyés.	,, $3,000.
....	En mer.....................	On n'en a plus eu de nouv..	....	C. et biens	,, $9,000.

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Daring	Goëlette	Halifax, N.-E.	80	De la baie des Vaches pour Rockland
Delta	Barque	Barrington	134	Pas de renseignements
Emeline	Goëlette	Charlottetown	53	De la baie des Iles pour la G. Rivière.
Eliza	"	Arichat	100	De la baie des Vaches pour Boston.
Elizabeth	"	St. Jean, N.-B.	....	....
Ellen H.	"	"	192	....
Exampler	Brigantin	Glasgow	240	....
Elizabeth McNeil	"	Americain	461	De Boston pour Sydney
Eclipse	"	Yarmouth, N.-E.	102	Des îles Turques pour Yarmouth
Ella Vail	"	Liverpool	203	De Boston pour Liverpool
Emma Little	Goëlette	Margaretsville	25	De Margaretsville pour Mocton
Emelite	"	Iles de la Madeleine	27	En campagne de pêche
Erato	"	Jersey	59	De Jersey pour Gaspé
Edmund	"	....	....	De Sydney nord pour St. Pierre
Emigrant	Barque	Montréal	475	De Québec pour Greenock
E. A. Souder	"	Yarmouth, N.-E.	429	De St. Jean pour Monte Video
Edward Everett	Brigantin	"	112	De Yarmouth pour les îles Turques.
Edwin	Goëlette	Sydney, Cap-Breton	58	De Sydney pour St. Pierre Miquelon.
Fawn	Brick	Halifax	127	De Demerara pour Halifax
Forgenhall	Trois-mâts	Greenock	1,069	De Québec pour Greenock
Frank	Brick	Shelburne, N.-E.	147	De Cienfuegos pour Halifax
Fashion	Goëlette	Digby, N.-E.	54	De Troon pour Killeyhegs
Fanquai	Barque	Greenock	375	De Greenock pour Pictou
Ferdinand	"	Pas de renseignements	....	En charge pour Baltimore
Frigate Bird	Goëlette	St. Jean, N.-B.	132	De St. Jean pour Fall River
Gertrude	Trois-mâts	St. Jean, N.-B.	1,097	De Liverpool pour Mobile
Gussie Trueman	Barque	"	464	De Baltimore pour Aspinwall
G. W. Morris	Brigantin	Parrsborough, N.-E.	133	D'Aquilla pour New-York
Golden Fleece	Trois-mâts	Greenock	1,257	De Bombay pour Halifax
Glenallan	"	Glasgow	781	De Glasgow pour Québec
Glad Tidings	Goëlette	Iles de la Madeleine	30	Des îles de la Madeleine pour le havre de Spry, Terreneuve
Golden Era	"	Halifax	44	De Lapoile pour Georgetown
Gem	Brigantin	St. Jean, N.-B.	196	De Terreneuve pour Sydney
George H. Oulton	Trois-mâts	"	847	De New-York pour France
Gentile	Goëlette	Yarmouth, N.-E.	19	De Sydney pour l'île du P.-Edouard.
Hannah H.	Barque	St. Jean, N.-B.	316	De la Jamaïque pour Londres
Hibernia	"	Dorchester	403	De St. Jean pour Limerick
Hatfield Bros	Brick	Yarmouth	203	....
Harriet	Barque	Québec	398	De Montréal pour Cork
Henrietta	Goëlette	Halifax	55	De Sydney pour Halifax
Iroquois	Steamer	Montréal	223	De Lachine pour Caughnawaga
Ida E.	Goëlette	Sheet Harbor, N.-E.	66	D'Halifax pour Dalhousie
Ida Cutten	Barque	St. Jean, N.-B.	173	De St. Jean pour Matanzas
Idolexue	"	....	....	D'Halifax pour Baltimore
Indiana	"	Greenock	852	De Liverpool pour Québec
Island Gem	Goëlette	Yarmouth, N.-E.	60	En campagne de pêche
Jane Harriet	Goëlette	Ile du Prince-Edouard	51	....
Joseph Weir	Barque	Halifax, N.-E.	542	De Matanzas pour New-York
Jeanie Clark	Brigantin	St. Jean, N.-B.	146	De St. Jean pour Havane

mer, depuis le 1er janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1872, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes d'hommes.	Conséquences de l'accident.
Mai......	Baie des Récifs, N.-E	Echouage.....	....	....	Perte totale.
,, 20..	Battures de Tryon, I. P.-E..	,, ...	....	....	,, partielle.
Janv. 1 .	....	Sombré........	Perte du gouverail.	9 h. noyés.	,, totale, $4,500.
Avril 16..	Baie de Fundy..............	,, ...	Gros temps........	P. n'a péri	,, $650.
Fév. 10..	Ile au Renard	Echouage.....	....	....	
....	Pointe Noire................	,, ...	....	....	
Juillet....	Richibouctou, N.-B.........	,, ...	....	....	
,, 20..	Récifs Gammons, N.-E. .. .	,, ...	Courants inconnus.	P. n'a péri.	,, totale, $20,000.
,, 30..	Pointe S. O., Long Island, N.E	,, ...	Pas de renseignem.	,, ...	,, $9,000.
Oct. 12..	Port de Liverpool, N.-E......	,, ...	Gros temps... ...	,, ...	,, $5,000.
,, 21..	Rivière des Pommiers, N. E..	,, ...	,, ..	1 h. noyé.	,, partielle, $350.
Mars 28..	Côte du Labrador, St. Laurent	Ecrasé par les glaces	glaces	P. n'a péri.	,, totale, $600.
Oct. 12..	Ile Bryon, ,, ..	Echouage.....	Cause n'est p. con.	,, ...	,, $5,000.
....	St. Pierre	,, ...	....	,, ...	,,
Nov. 30..	Piliers, St. Laurent.........	,, ...	Emporté par les glaces.........		
....	En mer......................	Voie d'eau....	Cause n'est p. con.	,, ...	,, $30,000.
....	Iles Turques Indes Occiden..	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, $9,000.
Déc. 7..	Port de St. Pierre..........	,, ...	Cause n'est p. con.	,, ...	,, $3,700.
Fév. 18..	Récif de Duncan, N.-E......	Echouage....	Gros temps	1 h. noyé..	,, totale, $20,000.
Mai 25..	Récif N.O. du Bic, St. Laurent	,, ...	Erreur de jugement	P. n'a péri.	,, partielle, $4,000
Janv. 20..	Au large de Matanzas.......	Abordage.....	Cause n'est p. con.	,, ...	,, totale.
Février...	Ile d'Arran.	Echouage.....	....	,, ...	,, ,,
Nov. 25..	Red-Head	,, ...	Cause n'est p. con.	Tout l'éq..	,, partielle.
....	Halifax, N.-E.........	Incendie......	,, ...	P. n'a péri.	,, ,,
Nov. 15..	Au large de Massachusetts...	Echouage.. ..	,, ...	,, ...	,, ,,
Fév. 11..	Pine of Reefs	Echouage.....	Cause n'est p. con.	,, ...	,, totale.
Mars 2..	Près de St. Jean...........	,, ...	,, ...	,, ...	,, ,,
Juin 23..	Ile Prickly-Pear	,, ...	Gros temps.......	,, ...	,, ,,
,, ...	Halifax	Incendie......	....	....	
Août 2..	Baie de la Trinité, St. L.....	Echouage.....	Erreur de compas.	,, ...	,, totale, $48,000.
Nov. 26..	Côté ouest du havre de Port Hood, C.-B............	,, ...	Ayant chassé sur ses ancres........	,, ...	,, partielle, $2,400
,, 9..	Ile de Port Hood, C.-B......	,, ...	Gros temps......	,, ...	,, $950.
,, 22..	Ile Scattarie, N.-E..........	,, ...	,, ..	,, ...	,, totale, $6,400.
....	S'est perdu en mer.........	....	....	Tout l'éq..	,, ,,
Oct. 18..	Pointe du Rocher Noir, C.-B.	Echouage.....	Incapacité.........	P. n'a péri.	,, ,,
Avril 13..	Près de la Jamaïque.........	Echouage.....	Cause n'est p. con.	,, ...	,, partielle.
Déc. 23..	En mer.....................	Abandonnée ..	Gros temps........	,, ...	,, totale, $19,364.
....	....	Echouage.....	,, ..	,, ...	
Déc. 1..	St. Jean, Terreneuve........	Voie d'eau...	,, ..	,, ...	,, partielle.
Juil. 20..	Ile White..................	Abordage.....	Ayant été abordée.	,, ...	,, totale.
Mars 29..	A quai	Incendie......	Cause n'est p. con.	,, ...	,, totale, $1,400.
Septembre	Vis-à-vis Dalhousie, N.-B....	Echouage.....	,, ...	,, ...	,, partielle.
Mars 12..	En mer	Abandonnée ..	Gros temps.......	,, ...	,, totale.
....	....	Echouage.....	....	....	
Sept. 8..	Batture de Beaumont, St. Laurent...........	,, ...	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle, $4,000
Oct. 14..	Rocky-Harbor..............	,, ...	A chassé sur ses an.	,, ...	,, $4,500.
Janvier...	Sheet harbor, N.-E..........	Echouage.....	Cause n'est p. con..	,, ...	,, partielle.
Avril 21..	New Jersey, E.-U...........	,, ...	,, ...	,, ...	,, ,,
Mai 23..	Abaco	,, ...	,, ...	,, ...	,, totale.

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
J. L. Wainwright	Goëlette	Shelburne, N.-E	....	....
Josephine	,,	Québec	111	De Labrador pour Québec
J. E. Smith	,,	Liverpool, N.-E.	45	D'Halifax pour le Labrador
John Williams	,,	Halifax, N.-E	34	De Ste. Anne pour Ingonish
James Fraser	Brigantin	....	....	De Boston pour St. Pierre Miquelon.
Jabez	,,	Bermudes	65	De l'île du P.-Edouard p. Bermudes
J. Jeffrey	,,	Liverpool, N.-E	205	De la Barbade pour St. Jean
John Duffus	,,	Arichat, C.-B	224	De Québec pour Cork
James Landell	,,	Nouvelle-Ecosse	177	De Joggins pour St. Jean
J. L. Pye	,,	St. Jean, N.-B	357	De Wilmington pour Londres
John Bright	Barque	Yarmouth, N.-E	505	....
Josephine	Brigantin	Nouveau-Brunswick	236	De St. Jean pour Portland
Kate Smith	Barque	Yarmouth, N.-E	409	D'Espagne pour New-York
Kooria Mooria	Trois-mâts	Greenock	1,070	Nouveau-Brunswick p. l'Angleterre.
Louisa	Goëlette	Sydney, C.-B	114	De Sydney pour St. Pierre
Lizzie Billings	Brigantin	St. Jean, N.-B	....	....
Landore	Barque	North Shields	713	De Gênes pour Québec
Lord Lyons	Trois-mâts	Newcastle	956	....
Linda	Steamer	....	....	De Portland pour Yarmouth
Lion	,,	St. Jean, N..B	42	De Richibouctou pour Bouctouche
Lady Havelock	Trois-mâts	Liverpool	855	De Liverpool pour Québec
Liffy	Goëlette	Minudie	20	De St. Jean pour Halifax
Louisa Cook	Barque	Yarmouth, N.-E	280	D'Inverness pour Philadelphie
Maria Ferguson	Brick	Parrsboro, N.-E	286	De Mobile pour Liverpool
Mary Emerson	Trois-mâts	Yarmouth, N.-E	694	De Havane pour Bremerhaven
Minnie Arnold	Goëlette	,,	87	Du Port Medway pour St. Kitts
Myrtle	Barque	Greenock	781	De Greenock pour Québec
Minerva	Trois-mâts	Glasgow	1,364	De Liverpool pour Québec
Milton	,,	Londres	1,253	De Québec pour Londres
Maggy H.	Goëlette	Miramichi	59	De Québec pour Bathurst
Maria Busch	Brick	Allemagne	300	D'Allemagne pour Halifax
M. R. G.	Goëlette	St. Jean, N.-B	123	De St. Jean pour Boston
Mineola	Brigantin	St. Etienne, N.-B	233	De St. Jean pour Clonakilty
Magnolia	Trois-mâts	Londres	1,083	De Bristol pour Québec
Mary Eliza	Barque	Québec	888	De Québec pour Marseilles
Mary	Goëlette	Arichat	20	De l'île du P.-Edouard pour Arichat.
Mary Giban	Brigantin	Parrsboro, N.-E	170	De Sydney pour St. Jean
Maria Eleonore	Goëlette	Gaspé	....	En campagne de pêche
Mariner	,,	St. Jean, N.-B	55	Pas de renseignements
May	,,	Ile du Prince-Edouard	66	De Sydney pour l'île du P.-Edouard.
Maria J. Moore	,,	Halifax, N.-E.	....	De Port au Platte pour
Nova Scotian	,,	New Carlisle	50	De Boston pour Québec
Nelson	Trois-mâts	Nouveau-Brunswick	942	De Liverpool pour Québec
N. J. Miller	Goëlette	St. Jean, N.-B	115	De St. Jean pour la Havane
Nazarine	Brigantin	Maitland, N.-E	140	D'Halifax pour New-York
Nestorian	Steamer	Glasgow	1,676	De Liverpool pour Québec
Nine Brothers	Goëlette	St. Jean, Terreneuve	32	D'Halifax pour Tatamagouche
Omega	Brigantin	Sydney, C.-B	326	De Sagua pour New-York
Oscar the First	Trois-mâts	Kiagero	608	De Dublin pour Québec
Orinoco	Goëlette	Plymouth	51	De Plymouth pour les bancs de pêche
Ocean Home	,,	....	....	De St. Jean, N.-B., pour Boston

depuis le 1er janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1872, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'acident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes d'hommes.	Conséquences de l'accident.
Janvier...	....	....	....	....	
Oct. 16..	St. Jean, Terreneuve.........	Echouage	Gros temps.......	P. n'a péri.	Pertetotale,$15,000
Mai 17..	30 milles E. des Rochers aux Oiseaux, Golfe St. Laurent.	,, ...	,, ..	,, ...	,, $5,450.
Nov. 25..	Anse au Plâtre, Canso........	,, ...	Démarrage accid.	,, .. .	,, $3,000.
....	Bras d'Or, Cap-Breton........	Incendie......	Expl. d'une lampe.	,, ...	,,
Nov. 26..	Baie de Chedebouctou, N.-E.	Echouage....	Pas de renseign....	9 h. noyés.	,,
Oct. 10..	Lat. 26° N., Long. 63° O. ...	,, ...	Gros temps.......	P. n'a péri.	,, $16,000.
Nov. 25..	Gros Cap................	,, ...	,, ..	,, ...	,, $3,000.
....	R. de 2 Milles, Baie de Fundy.	,, ...	,, ..	,, ...	,, partielle.
Déc. 28..	Londres....................	Incendie......	Accident.........	,, ...	,, totale, $10,200
....	....	Echouage.....	Pas de renseign....	,, ...	
....	Ile de Sable................	,, ...	,, ...	,, ...	
Janv. 25..	Havre de Little-Egg, N.-E..	Echouage.....	Tempête de neige..	9 h. noyés.	,, totale.
....	....	,, ...	Gros temps.......	P. n'a péri.	,, partielle.
Fév. 10..	Havre aux Coques	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, totale.
....	....	,, ...	Démarrage accid..	....	
Juin 2..	Traverse, St. Laurent.......	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle, $300.
....	Matane ,, ...	Echouage.....	....	,, ...	,,
Août 28..	Yarmouth, N.-E.............	,, ...	Gros temps.......	,, ...	,,
Sept. 14..	Barre de Richibouctou, N.-B.	,, ...	Bouée mal placée..	,, ...	,, totale.
Oct. 4..	Port de Québec.............	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle.
Nov. 14..	Baie de Courtney, St. J., N.-B	Ayant sombré	Gros temps.......	,, ...	,, $620.
....	....	....	....	10 h. noyés	,, totale, $10,000.
Janv. 12..	Tortugas, Floride...........	Echouage.....	Pas de renseign...	P. n'a péri.	,, partielle.
,, 22..	Old Dock...................	Incendie......	,, ...	,, ...	,, totale, $266,000
Fév. 15..	....	Abandonnée ..	Gros temps.......	,, ...	,, $3,400.
Mai 23..	St. Roch, St. Laurent.......	Echouage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle, $6,000
Juil. 15..	Ile St. Paul, Golfe St. Laurent.....................	,, ...	Brume	,, ...	,,
,, 14..	Port du Bic, St. Laurent	Abordage.....	Accident	,, ...	,, $1,300.
Août 18..	Port de Québec	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, $2,052.
Avril.....	Shelburne, N.-E	,, ...	Erreur de jugement	,, ...	,,
....	Mont-Désert, E.-U...........	....	....	....	
....		....	....	....	
Oct. 13..	Petit Métis, St. Laurent.....	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, $6,000.
Déc. 5..	Matane, St. Laurent........	,,	Glaces.	,, ...	,, totale, $57,794.
Nov. 9..	Chaîne de roches de Longue P.	,, ...	Brume	,, ...	,, $380.
,, ...	En mer.....................	Pas de renseig.	....	....	
,, 1..	Ragged-Point...............	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, partielle.
Déc. 23..	Ile Clenn..................	A engagé.....	,,	,, ...	,, ,,
Oct. 18..	Pointe du Rocher Noir	Echouage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, $750.
Mars 7..	En mer.....................	Abandonnée ..	Gros temps.......	,, ...	,, totale.
Juin......	Pointe S.O. Ile au Fletan....	Echouage.....	Brume	,, ...	
Août 10..	Baie de la Trinité	,, ...	Erreur de compas.	,, ...	,, part'lle, $10,000
Avril	....	A engagé.....	....	,, ...	,, ,,
Oct. 12..	Cap Sulle	A été démâté et a chaviré.	Gros temps.......	,, ...	,,
Nov. 10..	Piliers, St. Laurent.........	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, $800.
....	Tatamagouche, N.-E.........	Echouage.....	....	,, ...	,, totale.
Mai 5..	Brigantine-Beach	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, totale, $50,800.
Juin 23.	Sillery.....................	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle, $80.-
Juil. 27..	Cap Taylor.................	Voie d'eau....	Gros temps.......	,, ...	,, $2,600.
....	Rocher au Loup-marin, Me..	Echouage.....	,, ..	,, ...	,, totale, $970.

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de aur,

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Otago	Barque	Greenock	1,012	De Greenock pour Montréal
Ocean Bird	Goëlette	La Hève, N.-E	58	De La Hève pour Boston
Prairie Bird	Goëlette	St. Jean, N.-B	149	De St. Jean pour Boston
Peter Mitchell	,,	Québec	100	En campagne de pêche
Princess of Wales	Trois-mâts	Rangoon	1,203	De Québec pour Greenock
Pride of England	,,	Greenock	1,356	,, ,,
Pembroke	Barque	Windsor, N.-E	336	De Baltimore pour Aspinwall
Pomona	Trois-mâts	Glasgow	1,195	De Montréal pour Glasgow
Prince George	,,	St. Martin, N.-B	1,138	De Bassien pour Liverpool
Rosilla B	Goëlette	St. Jean, N.-B	107	De Portland pour St. Jean, N.-B
Rapid	Brigantin	Halifax	144	De Québec pour Demerara
Russia	Barque	Sligo	349	De Troon pour Québec
Roma	Brigantin	Charlottetown	138	De Charlottetown aux îles Bermudes
Rippler	Barque	Britannique	600	De Montréal pour Cork
St. Peter	Brigantin	Arichat, C.-B	164	De St. Jean, N.-B., pour Sydney
Sarah Harris		Annapolis, N.-E		
Star of the West	Barque	Newcastle, G.-B	1,296	De Newcastle pour Québec
Samuel E. Sawyer	Goëlette	Gloucester	74	De Gloucester p. les îles de la Madel.
Southern Cross	Brigantin	St. Jean, N.-B	164	De St. Jean pour Cuba
Sparkling Sea	Goëlette	Yarmouth, N.-E	39	De Tousquet pour Sydney
S. V. Coonan	,,	St. Jean, N.-B	72	De Boston pour l'île du P.-Edouard.
St. Kelvin	Trois-mâts	Dublin	1,258	De Bremenhaven pour Québec
Startled Fawn	Brigantin	Liverpool, N.-E	114	
Switch	Goëlette	,,	15	De Liverpool pour Terreneuve
Spray	,,	Yarmouth, N-E	22	De la riv. au Castor p. Yarmouth, N.E
Strathardale	Barque	Dundee	297	De Denia pour Québec
Susquehannah	,,	Newcastle	606	De Québec pour Newcastle
Sydenham	,,	Yarmouth, N.-E	669	De Breme pour New-York
Stella Maris	Goëlette	,,	55	De Yarmouth pour Chester
Sapphire	,,	,,	23	
Sentinel	,,	Halifax		Des îles Turques pour Halifax
Smith Eldridge	,,	Arichat, N.-E	73	De la baie de la Conception pour St. Jean, Terreneuve
Tropic Bird	Barque	Yarmouth, N.-E	321	De l'île de la Trinité pour Boston
T. W. Chesley	Brigantin	Annapolis, N.-E	235	De la baie de la Petite Glace p. N.Y.
Thames	Steamer	Londres	1,057	De Londres pour Québec ,,
Tiger	,,	Newcastle		
Two Sisters	Goëlette	Pictou	58	De Grandique pour Tatamagouche.
Three Belles	Trois-mâts	Glasgow	594	De Montréal pour Glasgow
Teoga	,,	St. Jean, N.-B	1,296	De Baltimore pour Anvers
Topsy	Goëlette	Yarmouth, N.-E	40	En campagne de pêche
Una	Brick	Swansea	216	De St. Jean pour la baie aux Vaches.
Uber	Goëlette	Advocate, N.-E	103	Du Cap Haïti pour Boston
Vincent J. Wallace	Goëlette	Hawkesbury, N.-E	75	De New-York pour Jackville
Valiant	,,	Halifax, N.-E	122	D'Halifax pour la Jamaïque
Vivid	,,	Miramichi		Sur port

depuis le 1er janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1872, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte d'hommes.	Conséquences de l'accident.
Nov......	Baie de Sable..............	Echouage	Gros temps.......	P. n'a péri	Perte partielle.
,, 1..	Cap Anne, E.-U	Incendie	Expl. d'une lampe.	,, ...	,, totale.
Janv. 10..	Cap Elizabeth, Portland, Me..	Voie d'eau....	Accident	,, ...	P. partielle, $2,500
Oct. 13..	Port Hood, Cap Breton	Echouage	Erreur de jugement	,, ...	,, $1,500
,, 15..	Grand Métis, St. Laurent ...	,, ...	Gros temps.......	,, ...	P. totale, $20,000
Déc. 2..	Cacouna, St. Laurent	,, ...	Glaces............	,, ...	,, partielle.
,, 19..	Battle Creek	,, ...	Pas de renseign ...	,, ...	,, ,,
Nov. 29..	Kamouraska, St. Laurent...	,, ...	Glaces............	,, ...	,, partielle.
Août ..	Cap Diamant...............	,, ...	Pas de renseign ...	,, ...	,,
Fév. 9..	Grande île aux Canards, G.M.	Echouage	Gros temps.......	,, ...	,, totale, $8,100
Juil. 28..	Batture de Beauport, St. Laurent......................	,, ...	,, ..	,, ...	P. partielle, $1,700
Oct. 11..	Ile aux Grues, St. Laurent ..	,, ...	Accident	,, ...	,, totale, $13,000
Nov. 9..	Port Hood, C.B..............	,, ...	Erreur de jugement	,, ...	P. partielle, $8,000
,, 26..	Ile St. Paul, Golfe St. Laurent......................	Abandonné ...	Dérangement de la cargaison	,, ...	,, totale.
Janv. 17..	Tilbury-Head, C.B...	Echouage	Brume	,, ...	,, totale, $3,500
....	....	....	....	....	
Mai 7..	Scattarie, N.-E.............	Echouage	T. couv. et embrum.	1 h. noyé.	,, ,, $6,800
Avril 21..	Batture Sandy Hook, Iles de la Madeleine	,, ...	Erreur de jugement	P. n'a péri	P. partielle, $6,000
Février...	En mer.....................	Abandonné ...	Gros temps.......	,, ...	,, totale.
Mai 23..	Batture Emulous, N.-E.	A sombré.....	,, ..	,, ...	,, ,, $900
Déc. 6..	St. Pierre..................	Echouage	A manqué à virer .	,, ...	,,
Juil. 29..	Port de Québec	Abordage	Erreur de jugement	,, ...	P. partielle, $100
Oct.......	Rivière Jourdain, N.-E......	Echouage	Gros temps.......	,, ...	,, ,,
,, 12..	Anse Townsend.............	,, ...	,, ..	,, ...	,, totale, $500
,, 15..	Cap Ste. Marie.............	,, ...	,, ..	,, ...	,, ,, $350
Nov. 15..	St. Valier, St. Laurent......	,, ...			
,, 7..	St. Anne des Monts.........	,, ...	Erreur du pilote..	,, ...	,, ,, $18,000
Déc. 16..	Jones Inlet.................	,, ...	Erreur du compas.	,, ...	,, ,, $9,000
Avril 15..	Pointe Jolie	,, ...	Gros temps.......	,, ...	,, ,, $23,500
		,, ...	Négligence	,, ...	,, ,, $1,500
....	....	,, ...	....	,, ...	
....	Jeddore, N.-E..............	,, ...	Pas de renseign ...	,, ...	
Déc	Anse Rouge, Terreneuve	,, ...	,, ...	,, ...	,, totale.
Avril 19..	Récif Colorado.............	Echouage	Courant inconnu..	,, ...	,, totale, $50,000
Juin 29..	Little Hope, N.-E..........	,, ...	,, .	,, ...	,, ,,
Juil. 14..	Bicquette, St. Laurent......	Abordage	Accident	,, ...	P. partielle, $1,200
,, 11..	....	....	....	....	,,
Nov. 9..	Longue Pointe.............	Echouage	Gros temps.......	,, ...	,, $1,063
,, 30..	Ile aux Oies, St. Laurent....	,, ...	Glaces............	,, ...	,, totale.
Déc. 9..	Brumsbuttel	,, ...	Troué par les glaces	,, ...	,, ,, $100,000
Nov. 6..	Anse au Gris-Fond	,, ...	Pas de renseign ...	,, ...	Perte partielle.
Juin 20..	Rocher Rouge..............	Echouage	Brume	,, ...	,, totale, $10,000
Oct. 11..	En mer....................	Lat. 38° 36', Long. 68°...	Abandonné	,, ...	,, ,,
Janv. 26..	En mer....................	Incendie......	Pas de renseign ...	,, ...	,, totale.
Avril 5..	,, ...	Abandonné ...	Gros temps	,, ...	,, ,, $3,600
Juin 28..	Miramichi, N.-B............	A chaviré	Après déchargement	,, ...	Perte partielle,

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer;

Nom du bâtiment.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Provenance et destination.
Venus	Barque	Annapolis, N.-E.	477	De Troon pour Providence
Victoria Ursula	Brigantin	Arichat	205	D'Halifax pour Cap Breton
Viola	Barque	Liverpool	595	De Montréal pour Liverpool
Volunteer	Goëlette	Halifax, N.-E.	30	....
William Muir	Brigantin	Liverpool, N.-E.	190	De Port Rice pour Baltimore
Wilbrod	Sloop	Québec	72	Sur port
Wealth of Nations	Trois-mâts	St. Jean, N.-B.	1,188	De l'île Gunape pour l'Europe
Wanderer	Brick	Maryport, G.B.	282	De Maryport pour Québec
Woodland	Barque	Hillsborough	442	....
W. H. Moody	Trois-mâts	Yarmouth, N.-E.	686	De Liverpool pour Philadelphie
W. H. Bignell	Brick	Parrsboro, N.-E.	280	De Glasgow pour la Havane
Zoe	Steamer	Sydney, C.B.	513	De New York pour Brest
Zuleika	Barque	Leith	902	De Greenock pour Québec

depuis le 1er janvier 1871, jusqu'au 1er janvier 1872, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte d'hommes.	Conséquences de l'accident.
....	En mer..........................	Abandonné ...	Voie d'eau........	P. n'a péri.	Perte totale.
Nov. 25..	Margaree, C.B..............	Echouage.....	Gros temps	,, ...	,, ,, $2,500.
,, 27..	St. Roch, St. Laurent.......	,, ...	Glaces	,, ...	,, partielle.
Oct. 12..	Yarmouth, N.-E	,, ...	Pas de renseign...	,, ...	,, ,,
Avril 1..	Cannituck Beach............	Echouage.	Gros temps.......	,, ...	,, totale, $26,000
Juin 22..	Port de Québec	Incendie......	Accident	,, ...	,, ,, $1,080
,, 13..	Origos	Echouage.....	Gros temps	,, ...	,, ,,
Juil. 29..	Port de Québec	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle, $512
Août 15..	Pernambuco	Echouage.	....	,, ...	,, totale.
Mars 8..	Lat. 47° 47', Long. 24° 35'...	Abandonné ...	Gros temps.......	,, ...	,, ,, $50,000.
Déc. 18..	Bancs de la Hève	,, ...	,, ..	,, ...	,, ,, $1,500.
Fév. 21..	Rocher Bell	Echouage.	Erreur d'estime...	,, ...	,, totale, $120,000
Oct. 7..	Port de Québec	Abordage.....	Erreur de jugement	,, ...	,, partielle, $250

APPENDICE

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus sur les lacs et les eaux de

Nom du bâtiment.	Espèce.	Tonnage.	Valeur.	Classe.	Port d'attache.	Voyage que faisait le bâtiment lors de l'accident.
			$			
Acorn	Goëlette	90	1,000	C1	Port Hope	De Saginaw à Kingston
Advance	"	84	3,000	A2	Colborne	De Consecan à Oswégo
Antelope	"	220	6,500	A2	Cobourg	....
Atlantic	"	131	1,500	C1	Port Hope	....
Ayr	"	394	9,000	B1	Dalhousie	De Kingston à Bay City
Braden, J.	Brigantin	444	12,000	B1	Kingston	....
Beard, J. G.	Goëlette	236	3,000	B2	Toronto	D'Oswégo à Toronto
Bell	"	80	2,000	B1	Whitby	Frenchman's Bay
Cumberland	"	600	55,000	A1	Collingwood	De Chippewa à Collingwood
Campbell Fanny	Brigantin	450	16,000	A1	Ste. Catherine	De Chicago à Sarnia
Cavalier	"	366	16,000	A1	Port Hope	Pas de renseignements
Cook (Lafayette)	"	283	6,500	B2	Kingston	De Cobourg à Cleveland
Caledonia	Goëlette	152	5,000	A2	Toronto	De Kingston à Toronto
Cascaden	"	138	3,000	B2	Southampton	De la baie Colfax à Sarnia
Catherine	"	178	7,000	A2	Hamilton	D'Oswégo à Belleville
Dromedary	Propulseur	300	13,000	A1	Hamilton	De Chicago à Montréal
Emery, W.	Goëlette	211	9,000	A2	Port Burwell	....
Enterprise	"	118	6,000	A2	Cobourg	....
Everitt	"	170	7,000	B1	Belleville	....
Experiment	"	200	....	B2	Pas de renseign.	De Toronto à Oswégo
Elgin, Wm.	"	......	....	......	"	....
Greenway	Steamer	50	2,000	B2	Montréal	Au mouillage à Picton
Goldhunter	Goëlette	219	7,000	B1	Milford	De Collin's Inlet à Windsor
Hercules	Steamer	566	18,000	B1	Kingston	En hivernage à l'île Desjardins.
Highlander	"	402	10,000	B2	"	" "
Horton, A.	Propulseur	107	7,000	A1	Goderich	De Kincardine à Sarnia
Huron	Steamer	......	13,000	B1	Montréal	D'Hamilton à Montréal
Homeward Bound	Goëlette	115	4,000	B1	Port Burwell	D'Oswégo à Newcastle
Huron	"	25	500	......	Saugeen	De Saugeen à Goderich
Kate	Steamer	......	....	......	Québec	Remorquait sur le port de Qué.
Kolfage, T. G.	Goëlette	84	3,500	A2	Amherstberg	D'Amherstberg à Buffalo
Lewis, Sam	Propulseur	102	3,000	B1	Montréal	D'Owen Sound à la baie Michael
Louisa	Goëlette	338	12,000	A2	Ste. Catherine	Pas de renseignements
Manitoba	Steamer	69	5,000	B1	Chatham	Attendait son chargement
Magnet	Propulseur	274	12,000	B1	Hamilton	D'Hamilton à Montréal
Marysburg	Goëlette	190	10,000	A1	Picton	....
McDonald, J.	"	130	4,000	A2	Wellington	D'Oswégo à Wellington
Montana	"	350	....	......	Windsor	De Chicago à Kingston
Norris, Jas.	Brigantin	374	14,000	A2	Ste. Catherine	....
New Dominion	Goëlette	180	8,000	A1	Québec	D'Hamilton à Oswego

No. 33.

l'intérieur du Canada, depuis le 1er janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1872.

Lieu de l'accident.	Date de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte d'hommes.	Montant du dommage et de la perte.	
					Corps.	Cargais.
					$	$
Vis-à-vis Wellington............	Mai 16	Echouage.....	Pas de renseign...	P. n'a p.	....	....
"	Oct. 14	"	"	" ...	....	....
....	....	"	"	" ...	....	....
....		"	"	" ...	....	....
Baie de Saginaw............	Juin 24	"	....	" ...	2,000	....
Kingston............	....	Abordage...	Pas de renseign..		400	....
Près de Niagara............	Nov. 10	Echouage.....	Gros temps.......	....	3,600	....
Frenchman's Bay............	" 10	"	"	....	....	250
Ile Solitaire............	....	Echouage.....	Brume...........	P. n'a p.	....	....
Vis-à-vis Kincardine............	Déc. 7	A engagé.....	Gros temps......	" ...	3,000	5,000
....	....	....	"	" ...	....	....
Oak Orchard............	Nov. 6	Echouage.....	"	" ...	1,500	....
S. Bay Point............	Oct. 14	"	"	" ...	6,000	....
Cap Hurd............	" ..	"	"	" ...	3,000	....
Grande île aux Canards............	" 21	"	"	" ...	2,000	....
Près de Brockville............	Sept. 20	"	Brume...........	P. n'a p.	3,000	....
....	....	"	Gros temps.......	....	....	....
....	....	"	"	....	....	....
....	....	"	"	....	....	....
Près de Presqu' Isle............	Nov. 23	"	Tempête de neige	P. n'a p.	5,000	....
....	....	....	....	....	....	....
Port de Picton............	Oct. 17	Brûlé........	Négligence.......	....	1,500	....
Cabot's Head............	Nov. 15	Echouage ...	Gros temps.......	....	7,000	20,000
Ile Desjardins............	Déc. 19	Brûlé........	Pas de renseign..	P. n'a p.	16,000	....
"	" 19	"	"	" ...	8,000	....
Barre de Kincardine............	Oct. 19	Echouage.....	Accident à l'hélice	" ...	6,000	1,000
Canal de Beauharnois............	Juin 2	Brûlé........	Négligence.......	" ...	12,000	....
Newcastle............	Oct. 14	Echouage	Gros temps.......	" ...	2,000	....
Vis-à-vis Saugeen............	" ..	"	"	" ...	275	....
Québec............	Mai 2	Abordé.......	Pas de renseign...	P. n'a p.	....	....
Pointe Pelée............	Sept. 10	Coulé bas.....	A chassé sur son anc	" ...	1,100	100
Cap Crocker............	Nov. 27	Echouage.....	Temps obscur.....	P. n'a p.	3,300	500
Rivière Niagara............	" 10	"	Gros temps......	" ...	500	....
Lac St. Clair............	Oct. 14	"	A chassé sur son an.	....	750	....
Canal de Lachine............	Fév. 17	A heurté le quai	Par de renseign..	....	9,000	7,500
Pointe Pelée............	Sept, 10	Echouage.....	Gros temps.......	....	4,000	....
Port de Wellington............	" 20	"	"	....	900	....
Wellington............	" 17	"	"	....	3,000	....
....						
Oswego............	Nov. 10	Abordage.....	A été abordée....	....	2,000	....

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus sur les eaux de

Nom du bâtiment.	Espèce.	Tonnage.	Valeur.	Classe.	Port d'attache.	Voyage que faisait le bâtiment lors de l'accident.
			$			
O'Gorman, M......	Goëlette....	112	4,000	B1	Kingston	....
Olivia	" ...	150	5,000	A2	Brighton	De la baie de Quinté à Oswégo.
Phœbe Catherine...	Goëlette....	143	4,500	B1	Picton..........	De Sarnia à Collingwood ......
Pioneer...........	" ...	190	....	......	Newcastle	D'Oswégo à Oshawa...........
Picton............	Steamer....	161	7,500	A1	"	De Toronto à Trenton.........
Quinlan	Goëlette....	160	7,000	A2	Port Hope......	....
Reindeer	Steamer....	63	....	B1	Québec.........	De Québec à Montréal........
Regina	Goëlette....	118	3,500	B1	Ste. Catherine ..	De Goderich à Chicago........
Restless	" ...	80	1,750	B1	Montréal.......	D'Owen Sound à Manitoulin...
Rooney, H.........	" ...	400	15,500	A2	Kingston.......	De Toledo à Kingston.........
Rumball, Jenny....	" ...	175	4,000	B1	Goderich	....
Robinson, W. B....	" ...	......	3,500	A1	Port Franks....	De Sarnia à Port Frank.......
Shickluna	Propulseur..	188	26,000	A1	Port Stanley....	De Wilson à Ogdensburg.......
Stevens, A.........	Brigantin...	417	5,000	B2	Ste. Catherine ..	....
Sweepstakes	Goëlette....	209	9,500	A1	Wellington	De Chicago à Kingston........
Sealark............	" ...	69	....	......	Baltimore.......	De Cleveland à Détroit........
Skylark...........	" ...	69	....	......	"	De Cleveland à Port Stanley ..
Sea Horse..........	" ...	43	....	......	Manitoulin	De Manitoulin à Collingwood..
Tranchemontagne ..	Goëlette....	187	4,800	B1	Montréal.......	....
Two Fannies.......	...	......	....	......	....	De Chicago à Buffalo ....
Victoria	Goëlette....	......	....	......	Lindsay	....
Valetta............	Brigantin...	357	12,000	A2	Ste. Catherine ..	Amarré à Chicago.............
Windsor...........	Barge	50	....	......	Montréal.......	De Détroit à Walkerville......

l'intérieur du Canada, depuis le 1er janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1872.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Date de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte d'hommes.	Montant du dommage et de la perte.	
					Corps.	Cargais.
					$	$
....	....	....	....	....	....	....
Lac Ontario	Oct. 21	A chaviré	Gros temps	....	2,000	....
Ile Manitouline	Oct. 9	Echouage	Gros temps	....	2,000	....
Mainlight	Juin 12	Coulé bas	,,	....	....	....
Baie de Quinté	Nov. 23	Echouage	,,	....	150	....
....	....	....	....	....	....	....
Port de Montréal	Juin 17	Incendie	C. n'est pas connue	....	6,000	....
Près de Goderich	Mai 16	Echouage	....	....	....	....
Ile Manitouline	Juillet 5	,,	Erreur de jugement	....	450	150
Fairport	Nov. 11	,,	Gros temps	....	7,000	....
....	....	....	....	....	....	....
Lac Huron	Oct. 21	Echouage	Gros temps	....	220	....
Kingston	Nov. 23	Démâtage	Gros temps	....	3,000	....
....	....	....	....	....	....	....
Ile du Milieu	Sept. 1	Echouage	Gros temps	....	....	....
Récif Fisher	Juil. 22	,,	,,	....	550	....
Port Stanley	Août 29	,,	,,	2 h. noy's	Total...	Total...
Ile Fitzwilliam	Oct. 17	,,	,,	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....
Pointe Kincardine	Avril 20	Echouage	Gros temps	....	6,000	....
....	....	Incendié	C. n'est pas connue	....	....	....
Rivière de Chicago	Oct. 9	,,	Incend. de Chicago	....	12,000	....
A quai	....	Incendié	C. n'est pas connue	....	20,000	....

Wm. SMITH,

Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

APPENDICE No. 34.

ORDRE DE SA MAJESTÉ EN CONSEIL DONNANT EFFET AUX CERTIFICATS DE CAPACITÉ DÉLIVRÉS EN CANADA,—RÈGLES ET RÈGLEMENTS RELATIFS A L'EXAMEN DES CANDIDATS—ET FORMULES DES CERTIFICATS DE CAPACITÉ ET DE SERVICE.

A LA COUR A BALMORAL, LE 19e JOUR D'AOUT 1871.

PRÉSENTE

Sa Très-Excellente Majesté la REINE en Conseil.

ATTENDU que " l'Acte sur la marine marchande (coloniale) 1869," dispose, entre autres choses, que lorsque la législature d'une possession britannique a pourvu à l'examen de quiconque veut remplir les fonctions de capitaine, de second, ou de mécanicien sur un navire britannique, et à la délivrance d'un certificat de capacité au postulant qui passe à cet examen, si le bureau du commerce fait rapport à Sa Majesté que le mode d'examen suivi n'est pas inférieur à celui que les actes concernant la marine marchande ont établi dans le Royaume-Uni, et que les certificats se donnent suivant des règles telles qu'ils attestent vraiment autant d'aptitude et de capacité que les certificats délivrés conformément aux dits actes, et qu'ils peuvent être suspendus ou annulés pour les mêmes raisons et de la même manière que ces derniers certificats,—Sa Majesté peut, par un ordre en conseil :

1. Déclarer que les dits certificats jouiront de la même force que s'ils eussent été obtenus en vertu des dits actes :
2. Déclarer que toutes et chacune les dispositions des dits actes relatives aux certificats de capacité, délivrés en vertu de ces actes, s'appliqueront aux certificats dont il s'agira dans le dit ordre ;
3. Imposer telles conditions et établir telles règles que Sa Majesté pourra juger à propos relativement aux dits certificats, ainsi qu'à leur usage, leur émission, leur délivrance, leur annulation et leur suspension ; et imposer des amendes n'excédant pas cinquante livres pour l'infraction de ces règles et conditions ;

Et que, après la publication dans la *London Gazette* de tout tel ordre en conseil susdit, les dispositions qu'il portera deviendront, à partir du jour indiqué à cette fin dans cet ordre, exécutoires tout ainsi que si elles étaient contenues dans l'acte ; et que Sa Majesté en conseil pourra révoquer tout ordre rendu en vertu de cet article ;

Et attendu que la législature de la possession britannique du Canada a pourvu à l'examen des personnes qui veulent remplir les fonctions de capitaine ou de second sur des bâtiments de mer britanniques, et à la concession à ces personnes, par le ministre de la marine et des pêcheries de la dite possession, de certificats de capacité pour le service sur les bâtiments de mer, lesquels sont ci-après désignés sous le nom de certificats coloniaux de capacité ; et attendu que le bureau du commerce a fait rapport à Sa Majesté qu'il est convaincu que le mode d'examen suivi dans le dit Canada, n'est pas inférieur à celui que les actes concernant la marine marchande ont établi aux mêmes fins dans le Royaume-Uni, et que les certificats se donnent suivant des règles telles qu'ils attestent vraiment autant d'aptitude et de capacité que les certificats délivrés conformément aux dits actes, et peuvent être annulés pour les mêmes raisons et de la même manière que ces derniers certificats :

A ces causes, il plaît à Sa Majesté, exerçant le pouvoir à elle conféré par le dit acte ci-dessus cité, par et de l'avis de son conseil privé,

(1.) De déclarer que les dits certificats coloniaux de capacité qui seront accordés par le ministre de la marine et des pêcheries de la dite possession du Canada, auront la même force que s'ils étaient accordés en vertu des dits actes, c'est-à-dire que les dits certificats coloniaux de capacité pour le commandement de navires de mer auront la même force que s'ils étaient des certificats de capacité accordés en vertu des dits actes pour le commandement de navires employés au commerce avec l'étranger ; et les dits certificats coloniaux de capacité pour les fonctions de second de navires de mer auront la même force que s'il étaient des certificats de

capacité accordés en vertu des dits actes pour les fonctions de premier officier de navires employés au commerce avec l'étranger.

(2.) De déclarer que toutes les dispositions des dits actes qui sont relatives aux certificats de capacité pour les bâtiments employés au commerce avec l'étranger, à l'exception du 139e article de "l'Acte de la marine marchande, 1854";—et la disposition du 3e paragraphe du 23e article de "l'Acte modificatif de l'acte de la marine marchande, 1862," qui exige, à la suite de la décision d'un cas d'annulation ou de suspension de certificats, que le certificat, s'il est annulé ou suspendu, soit transmis au bureau du commerce, et tout le paragraphe quatre du même article, s'appliqueront aux dits certificats coloniaux de capacité.

(3.) D'imposer et faire les conditions et règles suivantes, numérotées respectivement de 1 à 10, relativement aux dits certificats coloniaux de capacité, et à leur usage, leur émission, leur délivrance, leur annulation et leur suspension ; et d'imposer les amendes ci-après portées pour l'infraction de ces règles et conditions.

Forme du certificat.

1. Tout tel certificat colonial de capacité sera écrit sur parchemin, et autant que possible, semblable de forme au certificat analogue de capacité qui est accordé par le bureau du commerce en vertu des actes relatifs à la marine marchande, pour les navires employés au commerce avec l'étranger.

Désignation de la possession.

2. Tout tel certificat colonial de capacité portera le nom de la dite possession du Canada, tracé d'une manière apparente, à l'intérieur et au dos.

Numérotage des certificats.

3. Les dits certificats coloniaux de capacité seront numérotés par ordre de chiffres.

Transmission des certificats accordés, annulés, etc., au préposé-général de l'enregistrement des matelots.

4. Le gouvernement de la dite possession transmettra de temps en temps, au préposé-général de l'enregistrement des matelots, à Londres, des listes exactes de tous les certificats coloniaux de capacité qui auront été accordés comme ci-dessus dit par le ministre de la marine et des pêcheries, ou qui auront été, pour quelque cause que ce soit, annulés, suspendus, renouvelés ou accordés de nouveau.

Nécessité d'une résidence ou d'un service de trois ans.

5. Ces certificats coloniaux de capacité ne seront accordés qu'à des personnes qui auront été domiciliées dans la dite possession, ou qui auront servi sur des navires enregistrés dans la dite possession, pendant au moins une période de trois ans, ou des périodes formant ensemble une durée de trois ans, immédiatement avant le jour où les dites personnes feront la demande de ces certificats coloniaux.

Les certificats de capacité accordés contrairement à la présente règle seront regardés comme ayant été improprement donnés.

Défense de délivrer un autre certificat à celui qui en a un d'annulé.

6. Aucun tel certificat colonial de capacité ne sera accordé à une personne qui aura eu un certificat, provenant soit du bureau du commerce soit du gouvernement d'une possession britannique, annulé ou suspendu en exécution des dispositions des dits actes, ou d'un acte alors en vigueur dans quelque partie des possessions de Sa Majesté,—à moins que la période de suspension ne soit expirée, ou que le bureau du commerce ou le gouvernement qui aura accordé primitivement le certificat annulé ou suspendu, n'ait donné avis qu'il n'existe à sa connaissance aucune objection contre la concession d'un tel certificat colonial, ou à moins que le dit bureau ou le dit gouvernement n'ait accordé un nouveau certificat à cette personne ; et dans ce dernier cas, aucun tel certificat colonial de capacité ne pourra conférer à celle-ci un grade plus élevé que celui qui lui est donné par le certificat ainsi accordé en dernier lieu comme susdit. Les certificats coloniaux de capacité accordés contrairement à la présente règle seront regardés comme ayant été improprement donnés.

Les certificats improprement donnés pourront être annulés sans une enquête en forme.

7. Tout tel certificat colonial de capacité qui, en conséquence d'informations acquises ensuite ou autrement, paraîtra avoir été improprement accordé, soit d'après les règles ci-dessus soit à d'autres égards, pourra être annulé par le gouvernement de la dite possession ou par le bureau du commerce du Royaume-Uni, sans aucune investigation en forme suivant l'acte de marine marchande 1854 ; et le titulaire du dit certificat sera tenu de le remettre au bureau du commerce ou au gouvernement de la dite possession, ou à la personne indiquée par eux ou par l'un d'eux ; et faute de ce faire, il encourra une amende n'excédant pas cinquante livres, recouvrable de la manière dont se recouvrent les amendes imposées par les actes relatifs à la marine marchande.

L'annulation, etc., d'un certificat emportera celle de tous les autres certificats possédés par le même titulaire.

8. Toute décision prononcée par un bureau, une cour ou un tribunal relativement à l'annulation ou à la suspension d'un certificat, sous l'empire des dispositions des dits actes, s'étendra également à tous les certificats coloniaux alors en la possession de la personne que regardera la dite décision, ainsi que tous les certificats qui lui auront été accordés en vertu de quelqu'un des actes relatifs à la marine marchande, soit que ces certificats soient spécialement mentionnés ou non dans la dite décision.

Pouvoir d'exiger la représentation des certificats suspects de fraude.

9. Tout officier du bureau du commerce, ou le préposé-général de l'enregistrement des matelots, ou l'un quelconque de ces officiers, ou un surintendant d'un bureau de la marine marchande, ou un agent consulaire, ou un préposé de l'engagement des matelots dûment nommé dans une possession britannique, pourra demander la remise entre ses mains de tout tel certificat colonial de capacité, lorsqu'il aura raison de croire que le certificat a été improprement donné, ou est fabriqué, altéré, annulé ou suspendu, ou que la personne qui s'en sert n'y a pas un juste droit ; et il pourra retenir le dit certificat pendant un temps raisonnable, afin de s'enquérir du fait de la dite concession, fabrication, altération, annulation, suspension ou possession ; et quiconque, sans cause raisonnable, aura négligé ou refusé de se conformer à la dite demande, sera passible d'une amende n'excédant pas vingt livres, laquelle sera recouvrable de la manière dont se recouvent les amendes imposées par les actes relatifs à la marine marchande.

Les certificats suspendus ne pourront être renouvelés que par la colonie qui les aura primitivement accordés.

10. Tout tel certificat colonial de capacité qui, pour quelque cause que ce soit, aura été annulé ou suspendu par un tribunal en Canada ou ailleurs, ne pourra être renouvelé ou émis de nouveau que par le gouvernement du Canada.

Le présent acte sera exécutoire en la dite possession du Canada à partir de la date du dit acte.

(Signé,) EDMUND HARRISON.

AVIS AUX CANDIDATS QUI SE PRÉSENTENT A L'EXAMEN POUR OBTENIR DES CERTIFICATS D'ADMISSION COMME CAPITAINES OU SECONDS, ET RÈGLEMENTS RELATIFS A CET EXAMEN.

Les examens se feront aux ports de Montréal, de Québec, de St. Jean et d'Halifax, aux époques qui seront fixées par le ministre de la marine et des pêcheries, et dont il sera dûment donné avis. Lieux d'examen.

On exigera des postulants des certificats de moralité et de sobriété, d'expérience, d'habileté et de bonne conduite habituelle à bord, et sans ces certificats, personne ne sera examiné. Comme ces certificats devront être attentivement considérés par les examinateurs qui les vérifieront avant que le certificat d'admission puisse être délivré, il est désirable que les candidats les fassent parvenir aussitôt que possible. Les certificats de service d'étrangers ou de marins anglais ayant servi sur navires étrangers devront être confirmés soit par le consul du pays auquel appartient le navire à bord duquel aura servi le candidat, ou par quelqu'autre autorité officielle de ce pays ou par le témoignage, donné sur les lieux, de quelque personne digne de foi, ayant une connaissance personnelle des faits à établir. En s'adressant au bureau des examinateurs, les candidats recevront une formule, qu'ils devront remplir et transmettre avec leurs certificats aux examinateurs. Certificats de moralité, expérience, etc.

Lorsque le bureau des examinateurs sera sous tous les rapports satisfait des certificats d'un candidat, le service de cabotage pourra être compté comme service rendant apte à obtenir un certificat de capacité pour le commandement de navires de mer, comme second, et deux années de service comme second dans le cabotage pourront être comptées comme service rendant apte à obtenir un certificat de capitaine, pourvu que le nom du candidat ait été porté avec le titre de second au contrat d'engagement de cabotage, ou qu'une autre preuve satisfaisante soit fournie aux examinateurs, et pourvu qu'il ait déjà passé à l'examen. Comment sera compté le service de cabotage.

RÈGLEMENTS.

Les conditions d'aptitude exigées pour les grades ci-dessous mentionnés sont comme suit :—

1. Un *premier* ou *unique officier* devra avoir dix-neuf ans; et il faudra qu'il ait passé quatre ans sur mer. (Le service dans un rang supérieur sera toujours équivalent au service dans un rang inférieur.) Conditions requises pour certificats de seconds.

2. *En art nautique.*—Il devra écrire lisiblement et savoir les cinq premières règles de l'arithmétique et les logarithmes. Il devra être capable de faire le point, y compris les relèvements et la distance à calculer du port de destination, d'après la méthode de Mercator ; de prendre la déclinaison du soleil pour trouver la longitude ; de constater la latitude par la hauteur méridienne du soleil et par la seule hauteur de cet astre en dehors du méridien. Il devra être capable d'observer et de calculer la variation du compas par les azimuts et les amplitudes, de comparer les chronomètres, d'en garder les temps et de déterminer la longitude d'après eux sur l'observation du soleil par les méthodes ordinaires. Il devra être capable de déterminer sur la carte le lieu où se trouve le navire tant par le relèvement d'objets connus que par la latitude et la longitude. Il devra être capable de constater les erreurs du sextant et de les rectifier, et aussi de trouver le temps des grandes mers par la pleine lune et la nouvelle lune.

3. *En matelotage.*—Il devra donner des réponses satisfaisantes sur le gréement, le dégréement et l'arrimage d'un navire ; il devra connaître l'emploi de la ligne de loch, du sablier et de la sonde ; être familier avec la règle de la route tant pour les vapeurs que pour les bâtiments à voiles, et avec les lumières et les signaux de brume qu'ils portent. Le candidat sera aussi examiné sur la connaissance qu'il pourra avoir du code commercial de signaux à l'usage de toutes les nations. Il devra encore savoir comment mouiller, lever l'ancre, dégager l'ancre, mouiller en créance

et comment faire les mentions exigées au livre du bord. Il sera aussi interrogé sur l'emploi des porte-amarres dans les cas d'échouage, comme il est dit au livre officiel de bord. Il devra savoir comment changer les gros espars et les grandes voiles, comment manœuvrer dans les gros temps, serrer les voiles et mettre de la voile, changer les vergues et les mâts, etc., opérer l'embarquement et le débarquement d'objets pesants, des ancres, etc., abattre sous le vent et assujétir les mâts dans le cas où le beaupré aurait un accident.

Conditions d'aptitude d'un capitaine.

4. *Un capitaine* devra avoir vingt et un ans ; il faudra qu'il ait passé six ans sur mer et qu'il ait été pendant ce temps deux ans au moins *premier* ou *unique officier*.

5. Outre les connaissances nécessaires à un premier et unique officier, il devra pouvoir trouver la latitude d'après la hauteur d'une étoile, etc. Il sera interrogé au sujet de la nature de l'attraction qu'exerce sur le compas le fer qui entre dans la construction du navire, et au sujet de la manière de déterminer cette attraction. Il sera examiné sur la partie de la loi des marées qu'il lui sera nécessaire de connaître pour pouvoir diriger sa course et comparer ses sondages avec les profondeurs indiquées sur les cartes. Il sera interrogé sur son habileté à confectionner un gouvernail de fortune et des radeaux de sauvetage, et sur les ressources dont il saurait user pour sauver l'équipage en cas de naufrage. Il devra avoir une connaissance suffisante de ce qu'il est tenu de faire par la loi au sujet de la déclaration et du congé, au sujet du commandement de son équipage et des peines et mentions à consigner au journal du bord, et il devra connaître les mesures à prendre pour prévenir et arrêter l'invasion du scorbut à bord de son navire. Il sera interrogé sur la nature des envois, de la charte-partie, de l'agence du Lloyd et du contrat à la grosse aventure ; il devra être familier avec les feux indicateurs du chenal qu'il aura été habitué à naviguer où qu'il devra naviguer.

Service sur bâtiments gréés en goëlette.

6. Dans les cas où le candidat qui se présentera pour obtenir un certificat de capitaine aura simplement servi sur un bâtiment gréé en goëlette et ne saura point conduire un navire à voiles carrées, il pourra obtenir un certificat sur lequel seront écrits les mots "pour bâtiment gréé en goëlette." Ce certificat ne lui donnera pas droit de commander un navire à voiles carrées. Ceci toutefois ne s'applique pas aux seconds. Comme ils sont plus jeunes, on s'attend qu'ils apprendront à l'avenir leur art d'une manière complète.

Ponctualité à comparaître à l'examen.

7. Les candidats sont requis de comparaître à la chambre des examens exactement au temps indiqué.

Candidats à la Chambre des examens.

8. Les candidats ne devront apporter à la chambre des examens ni livres, ni papiers d'aucune sorte. La plus légère infraction à cette règle entraînera pour celui qui la commettra toutes les conséquences d'un examen manqué.

Livres gâtés ou mutilés, etc. etc.

9. Au cas où l'on découvrirait qu'un candidat a mutilé ou gâté un livre appartenant au bureau, ou y a fait des ratures ou écritures, les papiers de ce candidat seront retenus jusqu'à ce qu'il ait remplacé ce livre. Il ne lui sera pas permis toutefois d'emporter le livre endommagé, qui continuera d'appartenir au bureau.

Candidats ne doivent s'aider aux examens.

10. Au cas où l'on s'apercevrait qu'un candidat copie sur un autre, où qu'il donne à un autre quelque aide ou quelque renseignement, ou qu'il communique avec un autre de quelque manière que ce soit pendant le temps de l'examen, il encourra lui-même toutes les conséquences d'un examen manqué.

11. Il ne sera permis à aucun candidat de travailler ses problèmes sur une ardoise ou sur un morceau de papier de rebut.

12. Il ne sera permis à aucun candidat de sortir de la chambre avant d'avoir remis le papier sur lequel il aura fait son travail.

Temps accordé pour résoudre les problèmes.

13. Il sera permis aux candidats de résoudre les différents problèmes d'après la méthode et les tables dont ils auront l'habitude de se servir, et il leur sera accordé six heures pour accomplir leur travail. Au bout de six heures, s'ils n'ont pas fini, ils seront déclarés avoir manqué leur examen, à moins que le bureau des examinateurs ne juge à propos de prolonger ce temps dans des cas

spéciaux. Lorsqu'il y aura eu ainsi prolongation du temps fixé, les circonstances particulières du cas et les raisons de la prolongation devront être rapportées par les examinateurs au ministre de la marine et des pêcheries lorsqu'ils lui transmettront leur rapport.

14. Il ne sera pas permis de faire de corrections en se servant de tables contenues dans des ouvrages sur la navigation (Voir Tables IX, XI et XXI de l'Epitome de Norrie, etc.) Toute correction devra paraître sur les papiers soumis par les candidats. Ceux de la première classe sont renvoyés à la page 519 du *Nautical Almanac*, 1867, pour plus amples informations sur ce sujet. **On ne pourra faire de corrections au moyen de tables.**

15. On s'attend que les candidats, dans leurs réponses à tous problèmes, ne feront point d'erreur ou d'écart de plus d'un mille de la position précise à déterminer.

16. En cherchant la longitude au moyen du chronomètre, les logarithmes employés pour trouver l'angle horaire devront représenter les secondes de l'arc.

Dans tous les autres problèmes, les logarithmes venant à la minute la plus proche seront considérés comme suffisamment corrects pour tous les grades, excepté celui de capitaine ; pour celui-ci on exigera, dans les calculs et dans les résultats un degré de précision plus marqué que pour le grade inférieur.

17. Dans tous les cas, l'examen du candidat demandant à être reçu capitaine commencera par les problèmes à proposer aux seconds.

18. Dans tous les cas où un candidat manquera son examen, il devra être examiné *de novo*. S'il a manqué dans ses réponses sur le *matelotage*, il ne sera pas réexaminé avant un intervalle de six mois, afin qu'il ait le temps d'acquérir de l'expérience. S'il a manqué trois fois sur l'*art nautique*, il ne sera point réexaminé avant un intervalle de trois mois. **Réexamens.**

19. Les examinateurs, dans leurs rapports (sous l'en-tête « Remarques ») inséreront les mots « a passé » ou « a manqué, » suivant le cas, sur le code commercial des signaux.

Remarques.

Les candidats trouveront plus facile, à terre et en mer, de corriger la déclinaison et les autres éléments d'après le *Nautical Almanac* par les « différences horaires » qui sont données dans ce livre pour faciliter ces calculs ; ils pourront de la sorte se passer de tables proportionnelles ou logarithmiques pour cet objet.

Comme les examens des capitaines et des seconds sont obligatoires, les conditions d'aptitude ont été faites aussi faciles que possible ; mais il doit être clairement compris que le ministre de la marine et des pêcheries pourra, de temps en temps, élever le niveau de ces examens, lorsque les connaissances générales des officiers de la marine marchande permettront, ce qui ne peut manquer d'avoir lieu, d'opérer cette réforme sans inconvénient. On recommande particulièrement aux officiers d'employer leurs loisirs, pendant qu'ils sont en rade, à acquérir les connaissances qui leur sont nécessaires pour passer leur examen ; les capitaines feront bien de permettre aux novices et aux officiers de grades inférieurs d'aller aux écoles d'instruction et de leur donner pour cela tout le temps nécessaire.

AVIS.

Examens des capitaines et des seconds de navires

En vertu d'un ordre en conseil, en date du 26 juin 1871, les amendements suivants ont été apportés aux règlements et règles relatifs à l'examen des aspirants au certificat de capacité pour les fonctions de capitaine ou de second dans la marine marchande, tels qu'approuvés par un ordre en conseil du 28 février 1871.

1. La règle 1ère est amendée. Il faudra que le premier ou l'unique officier ait passé sur mer cinq ans, au lieu de quatre, et que sur ces cinq ans il ait servi un an soit comme second de navire ou comme unique officier, ou dans ces deux grades. Le service dans un rang supérieur sera toujours équivalent au service dans un rang inférieur.

2. Les aspirants au certificat soit de capitaine ou de second, devront être examinés sur la manière de se servir du code international de signaux ; et manquer dans ses réponses sur cette branche sera censé manquer sur l'*art nautique.*

Par ordre,

WM. SMITH,

Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 20 juillet 1871.

CANADA.

Par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada.

CERTIFICAT DE CAPACITÉ POUR LES FONCTIONS DE CAPITAINE.
L.S.

A————————————————————

ATTENDU qu'il m'a été rapporté que vous avez été trouvé dûment apte et propre à remplir les fonctions de capitaine de navire de mer dans le service marchand, je vous accorde, en vertu de l'acte canadien concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires, 33e Victoria, chap. 17, le présent certificat de capacité.

Donné sous le sceau du ministre de la marine et des pêcheries du Canada, à Ottawa, ce————————jour de————————187——

(Enregistré.) *Ministre de la Marine et des Pêcheries.*

Assistant au ministère de la Marine et Pêcheries.

(Le certificat de second est dans la même forme.)

CANADA.

No. DU CERTIFICAT.

Adresse du porteur————————————————
Jour et lieu de sa naissance————————————————
Signature————————————————
Le présent certificat est donné à la suite d'un examen passé à————————
le————————*jour de*————————187——

Quiconque fera, fera faire ou aidera à faire quelque fausse déclaration dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour quelque autre un certificat, soit de capacité ou de service, ou fabriquera, aidera à fabriquer, ou fera fabriquer, ou falsifiera frauduleusement, aidera à falsifier ou fera falsifier frauduleusement un tel certificat, ou une copie officielle d'un tel certificat, ou fera frauduleusement usage d'un tel certificat fabriqué, falsifié, annulé ou suspendu, ou auquel il n'aura pas un juste droit, ou prêtera frauduleusement son certificat à un autre ou permettra qu'il s'en serve, sera pour tout tel acte réputé coupable de délit; et tout capitaine ou second qui manquera à remettre un certificat qui aura été annulé ou suspendu, sera passible d'une amende, qui ne pourra excéder deux cents piastres.

Délivré au port de————————————————

CANADA.

Par l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries de la Puissance du Canada.

CERTIFICAT DE SERVICE EN QUALITÉ DE CAPITAINE.

L.S.

A——————————————————————————

ATTENDU qu'il m'a été rapporté que vous avez produit des preuves satisfaisantes de votre sobriété, de votre expérience, de votre habileté et de votre bonne conduite habituelle à bord, et que vous avez rempli les fonctions de capitaine sur un navire de mer dans le service marchand avant le premier jour de janvier 1870 ;

Je vous accorde, en vertu de l'acte canadien concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires, 33 Vic., chap. 17, le présent certificat de service.

Donné sous mon sceau de ministre de la marine et des pêcheries du Canada, à Ottawa, ce——————jour de——————187——

[Enregistré] *Ministre de la Marine et des Pêcheries.*

Assistant au ministère de la Marine et Pêcheries.

(Le certificat de second est dans la même forme.)

CANADA.

NO. DU CERTIFICAT.

Adresse du porteur——————————————

Jour et lieu de sa naissance——————————————

Signature——————————————

Le present certificat est donné à la suite d'un examen passé à——————————————

le——————*jour de*——————187——

Quiconque fera, fera faire ou aidera à faire quelque fausse déclaration dans le but d'obtenir pour lui-même ou pour quelque autre un certificat, soit de capacité ou de service, ou fabriquera, aidera à fabriquer, ou fera fabriquer, ou falsifiera frauduleusement, aidera à falsifier ou fera falsifier frauduleusement un tel certificat ou une copie officielle d'un tel certificat ou fera frauduleusement usage d'un tel certificat fabriqué, falsifié, annulé ou suspendu, ou auquel il n'aura pas un juste droit, ou prêtera frauduleusement son certificat, à un autre, ou permettra qu'il s'en serve, sera pour tout tel acte réputé coupable de délit ; et tout capitaine ou second qui manquera à remettre un certificat qui aura été annulé ou suspendu, sera passible d'une amende, qui ne pourra excéder deux cents piastres.

Délivré au port de——————————————

APPENDICES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

BRANCHE DES PÊCHERIES.

LISTE DES APPENDICES

CONCERNANT

LA BRANCHE DES PÊCHERIES.

RAPPORTS DES OFFICIERS COMMANDANT LES CROISEURS DE LA POLICE DE MARINE.

APPENDICE A.

COMPTE-RENDU du travail de la branche des pêcheries, département de la marine et des pêcheries, du 1er janvier au 31 décembre 1871.

	1870	1871
Lettres reçues, dont il a été accusé réception, examinées, transcrites en registre, indexées, etc., couvrant 380 pages	3,392	2,521
Lettres écrites, transcrites en registre, indexées et expédiées, couvrant 2,049 pages	2,467	1,880
Rapports au conseil écrits, transcrits en régistre, indexés et mis à exécution	52	25
Ordres en conseil, reçus, enregistrés, copiés et mis à exécution	51	22
Comptes trimestriels examinés et vérifiés	227	252
Etats spéciaux et notes pour le ministre, couvrant 112 pages	69	42
Demandes de chèques	533	340
Pièces diverses dressées et copiées, couvrant 3,212 pages	2,914	3,212
Circulaires écrites aux garde-pêche et à d'autres	1,193	1,796
Licences dressées et délivrées	637	523
	11,535	10,613

Certifié,

W. F. WHITCHER,

Département de la Marine et des Pêcheries,
Branche des Pêcheries,

Ottawa, 1871.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE B.

Liste des agents des pêcheries des provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, nommés en vertu de l'acte des pêcheries (1868), avec indication de leurs districts, adresses à la poste, salaire, etc., et avec distinction des agents qui, étant gardes-pêche, sont chargés d'agir *ex officio* comme magistrats, d'avec ceux qui agissent comme gardiens de pêche et n'exercent pas les pouvoirs de magistrat.

Province d'Ontario.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				$ cts.
Henry Hunt	Ile Larue	Rockport	Gardien	20 00
Jno. Wallace	Ile Lindoe	Lansdown	"	40 00
J. A. Cameron	De Cornwall au Côteau-du-Lac	Summerstown	Gar.-pêche	....
Jno. Mooney	De Brockville à Cornwall	Prescott	"	50 00
Peter Kiel	Iles Wolfe et Amherst, et les eaux des alentours en desc. jusq. Brockville	Ile Wolfe	"	150 00
Jos. Pierson	Du Portage à la pointe Pierre	Consecon	"	100 00
Peter Huff, jr.	De la pointe Ouest à la pointe Pierre	Picton	"	50 00
Wm. A. Palen	De la pointe Pierre à la pte. Petticoat	Pte. Pierre, Cherry Valley	"	50 00
Jno. G. Hicks	De pointe Petticoat à la rivière Noire	Pointe de la Traverse	"	100 00
Wm. Plews	De la rivière Noire au quai de Bongard	Cap Vessy (Cressy)	"	100 00
Jas. K. Cameron	De Cobourg à Brighton, avec les cours d'eau tributaires et les lacs, y compris le lac Rice	Cobourg	"	100 00
Chas. Wilkins	Eaux de la Baie de Quinté sur les confins des comtés de Northumberland, Addington, Lennox, Hastings et Frontenac, et du Portage vers l'est, à la pointe Plaisante	Belleville	"	200 00
Samuel Wilmot	De Toronto à la Presqu'île	Newcastle	(*)	1,200 00
Jno. W. Kerr	Du havre de Whitby à la Longue Pointe	Hamilton	"	300 00
Henry Groves	De London à la chaussée du moulin Gardner sur la rivière Thames	London	"	50 00
P. Marentette	De la Thames à Rond'Eau	Sandwich	"	150 00
S. A. MacVicar	De Goderich à Rond'Eau	Sarnia	"	200 00
Jno. Eastwood	De Goderich au Cap Hurd	Southampton	"	100 00
Farquhar McRae	Riv. Sydenham, et lac St. Claire, de la petite riv. Baptiste jusq. la pte. Baby	Wallaceburg	"	100 00
Geo. S. Miller	Du cap Hurd à Penetanguishene	Owen Sound	"	100 00
Wm. Plummer	De Penetanguishene à la riv. Thessalon	Manitowaning	"	100 00
Jos. Wilson	De la rivière Thessalon à la tête du lac Superieur	Sault Ste. Marie		100 00
Alex. McKenzie	Lac Simcoe et ses tributaires	Barrie		50 00
W. H. Shipman	Lacs Scugog, de l'Esturg'n, et des Sapins	Port Perry	"	50 00
Jas. Bird	Eaux intérieures du cté. de Peterboro'.	Douro-Nord	"	100 00
		Total	....	3,560 00

* A le soin de l'établissement de pisciculture du gouvernement à Wilmot-Creek.

Province de Québec.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				$ cts.
Napoléon Lavoie	Officier commandant *La Canadienne*	Bassin de Gaspé (en été), L'Islet (en hiver)	....	1,200 00
Alfred Blais	De la Pointe Lévi à Matane	Rimouski	G.-pêche	300 00
Jos. I. Letourneau	Du cap Chatte à la rivière Ste. Anne des Monts	Ste. Anne des Monts	,,	50 00
P. Vibert, sen	De la pointe Pierre à Percé	Percé	,,	....
Jos. Eden	Rivières York, Dartmouth et St. Jean, Bas. et baie de Gaspé, à la pte. Pierre	Bassin de Gaspé	,,	50 00
Jas. M. Remon	De Percé à la Point au Maquereau	Pabos	,,	50 00
Wm. Phelan	De la pte. au Maq. à la pte. Paspébiac	Port Daniel	,,	50 00
R. W. H. Dimock	De la pointe Paspebiac à la rivière du Grand Cascapédia	New Richmond	,,	100 00
P. C. Beauchesne	Du Grand Cascap. à la pte. Maguasha	Carleton	,,	50 00
Jno. Mowat	De la pte. Maguasha à la rivière Matapédia, y compris cette rivière et Riv. Ristigouche de la pte. de la Mission, en remontant, y compris ses trib., co. Bonaventure et Ristigouche	Matapédia	,,	150 00
P. Vibert, junr	De la pte. aux Esq'x. à la riv. Shelldrake	Mingan (en été), Percé (en hiver)	,,	150 00
E. Pelletier	Baie de la Trinité	Cap St. Ignace	,,	50 00
Ferd. Saillant	Lacs St. Jean et Kenogami, et le haut de la rivière Saguenay	Grande Baie	Gardien	50 00
C. Demeule	Riv. du Gouffre à la riv. aux Canards, y compris les lacs aux environs de la Malbaie et de la baie St. Paul	Malbaie	,,	50 00
Geo. Riverin	De la riv. aux Canards à la riv. Bersimis, y compris le Saguenay et ses trib. depuis la riv. Eternité en descendant	Tadoussac	,,	50 00
Félix Sylvestre	District de Watsheeshoo	....	G.-pêche	150 00
G. Mathurin	District de Natashquan	....	,,	50 00
Prudent Fournier	Ile d'Anticosti	....	,,	50 00
Frs. Thivierge	District de Moisie	....	,,	50 00
J. J. Fox	Iles de la Madeleine	....	,,	50 00
J. Legouvé	Division de St. Augustin	....	Gardien	50 00
W. H. Whitely	Division de Bonne Espérance	....	,,	50 00
W. H. Austin	Lacs Memphrémagog, Orford, du Pain de Sucre et Brown, avec les tributaires	Bolton	G.-pêche	100 00
W. C. Willis	Eaux du district de St. François	Sherbrooke	,,	150 00
H. W. Austin	District de Montréal et de Richelieu, avec la rivière Richelieu et ses tributaires	Chambly	,,	100 00
D. McFarlane	Rivière Chateauguay et ses tributaires	Huntingdon	,,	50 00
P. E. Luke	Baie de Missisquoi sur le lac Champlain et rivière au Brochet	Philipsburg	,,	50 00
Danl. Rosa	Lacs Beauport, St. Charles, et lacs adjacents	Québec	Gardien	50 00
L. P. Huot	Lacs Phillippe, Gagné et lacs adjacents, et l'île d'Orléans	Chateau Richer	,,	50 00
W. L. Holland	District d'Ottawa	Ottawa	G.-pêche	100 00
		Total	....	3,450 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
W. H. Rogers	Nouvelle-Ecosse	Amherst	Officier des pêcheries.	800 00
Comté d'Annapolis.				
W. T. Carty	Comté d'Annapolis	Annapolis	G.-pêche	120 00
Geo. Hardwick	Rivières Annapolis et à l'Anguille	do	Gardien	25 00
John H. Hicks	Rivière Bridgetown	Bridgetown	do	25 00
James Viditoe	Rivière Nictaux	Rivière Nictaux, Wilmot.	do	25 00
B. Le Cain	Ruisseau Lovett	Annapolis	do	25 00
Comté d'Antigonish.				
Richard Smith	Comté d'Antigonish	Antigonish	G.-pêche	125 00
Angus McDonald	De l'entrée du havre au pied des Marécages, et de là, en remontant la Tracadie, jusqu'au lac, et dep. les Maréc. jusq. la riv. du Monastère, y compris la riv. de l'établ. Français et Tarbits	Tracadie	Gardien	30 00
Alex. Chisholm, jun.	De l'entrée du havre à la Fourche; de là, sur la rivière Pomxuet, au moulin de V. Chisholm, et de la Fourche, sur la rivière Noire, à la chute	Fourche de Pomquet, Antigonish	do	25 00
Albert Randall	De la mer au lac	Bayfield, B. A.	do	15 00
Colin Chisholm	Du havre d'Antigonish au pont de McWilliam ou de St. André	Bas de la rivière du Sud, Antigonish	do	25 00
Angus McDonald	Du pont de McWilliam au pont de Frazer, y compris la rivière	Haut de la rivière du Sud, Antigonish	do	25 00
Jno. Cumming	Du pont de Frazer à la ligne du comté, tête du lac	Haut de la rivière du Sud, Antigonish	do	20 00
Jno. Dexter	Du havre d'Antigonish (pied du marais) à la rivière du moulin de Trotter, de là, en remont. cette riv., au moulin de Trotter, y comp. les deux branch. riv. de l'Ouest et rivière Bailey	Antigonish	do	30 00
Jno. Smith	De la rivière du moulin de Trotter au barrage de W. Thompson	Riv. de l'Ouest, Antigon.	do	25 00
Jas. McLean	Du barrage de Thompson au pont de la Fourche d'Addington	do Fourche d'Addington, Antigonish	do	25 00
Hugh Cameron	Du pont de la Fourche au pont de Pinkeytown, y compris les rivières James et du Castor	Addington, B. A.	do	25 00
Duncan Fraser	Du pont de Pinkeytown au moulin de Stewart	Ohio	do	20 00
Comté du Cap-Breton.				
Francis Quinan	Comté du Cap-Breton	Sydney	G.-pêche	120 00
Anthony Spencer	Rivière Mira, ruisseau Noir	Mira-Gut, B. A.	Gardien	25 00
Thos. Burke	Pont de Mira et ruisseau à la Truite	Mira, B.A., Bridgetown.	do	25 00
John McEachen	Rivière au Saumon	Arichat	do	25 00
Thos. Moore	Petites rivières de Balls et de Leech	North-Sydney	do	20 00
Donald McDonald	Rivière Sydney et la Fourche	Lingan	do	20 00
Alex. McLean	Millbrook		do	20 00

PROVINCE DE LA NOUVELL-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire
	Comté de Colchester.			
Wm. Blair..........	Comté de Colchester, division sud....	Onslow..................	Gardien ..	100 00
Richd. C. Archibald.	Rivière au Saumon..................	Truro..................	do ..	25 00
Samuel Frame.......	Rivière Shubenacadie................	Rivière Shubenacadie ..	do ..	25 00
Robt. J. Pollock.....	Rivière Stewiacke (inférieure)........	Stewiacke inférieure.....	do ..	25 00
Geo. Fulton.........	Rivière Stewiacke (supérieure).......	Rivière Stewiacke, Brookfield..................	do ..	25 00
James Bonyman.....	....	New Annan	G.-pêche..	40 00
J. W. Davidson	Comté de Colchester, division nord...	Londonderry...........	do ..	100 00
Henderson Gass	Rivière Waugh	do	Gardien ..	25 00
Robert Fletcher	Rivière d'Hébert..................	do	do ..	25 00
Henry Urquhart	Rivière Folly......................	do	do ..	25 00
Hy. M. Fulton......	Rivière Portapique..................	Portapique, B.A........	do ..	25 00
Jno. A. P. McLellan.	Rivière Economy..................	Economy...........	do ..	25 00
Jas. B. Gilbert......	Rivière de Gay....................	Rivière de Gay..........	do ..	20 00
Andrew Horne, jun..	Shubenacadie Supérieure...........	Shubenacadie	do ..	20 00
	Comté de Cumberland.			
Thos. H. Patton	Co. de Cumberland, divis. est, compren. tous les cours d'eau qui se jettent dans le détroit de Northumberland.	Rivière Philippe........	G.-pêche..	100 00
Oliver Fillmore......	Riv. Philippe, chute Hanam, en amont	do	Gardien ..	25 00
David Stewart.......	,, ,, en aval...	do	do ..	25 00
Jeremiah Brownell...	Rivière Shinimicas..................	Shinimicas, Riv. aux Oies	do ..	25 00
Asa Fillmore.........	Rivière Philippe	Rivière Philippe..	do ..	25 00
Geo. Dimock........	Comté de Cumberland, division ouest. comprenant tous les cours d'eau qui affluent dans la baie de Fundy......	Amherst	G.-pêche..	100 00
David Corbett.......	Rivières Laplanche et Nappan	do	Gardien ..	25 00
Moses Harrison	Rivière Maccan.....................	Maccan, B. A...........	do ..	25 00
John H. Barnes	Rivière Hébert.....................	....	do ..	25 00
Francis L. Jenks	Tête de Parrsboro'..................	Parrsborough...........	do ..	25 00
W. D. Rindress......	Rivière Wallace.....................	Pugwash	do ..	30 00
	Comté de Digby.			
James H. Morehouse	Comté de Digby	Etabliss. de Digby-Neck.	G.-pêche..	120 00
Wm. Odell..........	Rivière Joggins.....................	Digby..................	Gardien ..	25 00
Basile R. Robicheau ..	Rivière au Saumon..................	Rivière au Saumon, B.A.	do ..	25 00
Lochlin McKay	Baie Ste. Marie......................	Baie Ste. Marie, B. A...	do ..	25 00
Robert Journey......	Rivière Sissabou	Digby............... ..	do ...	25 00
John P. Thibodeau ..	Rivs. Metaghan et ruisseau de Comeau	Rivière Metaghan	....	25 00
	Comté de Guysborough.			
Jas. A. Tory	Comté de Guysborough..............	Guysborough	G.-pêche..	150 00
Jas. Cook	Rivière au Saumon, de l'embouchure à la ligne ouest de Graham	Rivière au Saumon, B.A.	Gardien ..	25 00
Wm. P. Carritt......	De la ligne de Graham au pied du lac Neil, y compris la branche nord et le lac..............................	do	do ..	20 00
Charles Kenny	Du pied du lac Neil au lac de la Chaussée de Castors, inclusivement, et tous les lacs traversés par la rivière.....	Riv. au Saumon, branche ouest, Guysborough ...	do ..	15 00
Donald Gunn	De la station de Scott au lac Country-Harbor, y compris la rivière de Gunn, depuis la rivière principale jusqu'au lac Hurley..............	Cross Roads.............	do ..	30)

Province de la Nouvelle Ecosse.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Guysborough.—Suite.			
William Pride	De l'embouchure de la rivière à la pte. Sinclair, y compris le cours d'eau depuis le havre du Vin jusqu'x. lacs.	Sherbrooke, Ste. Marie	Gardien	30 00
Thos. McKeen	De la Fourche à la limite du comté, y compris la riv. de McKeen jusq. lac.	Melrose	do	30 00
Edward Jordan	De la Fourche à la rivière du Sauvage.	Glenelg	do	30 00
Robt. McKay	Depuis la limite de la marée jusqu'à Intervale, sur le bras nord, et jusqu'au moul. de Cameron, bras de la Vallée.	Guysboro', Intervale, B.A.	do	15 00
Jas. R. Bruce	De l'embouchure de la rivière du havre aux Coques aux chutes supérieures.	Guysborough	do	10 00
Jas. Nickerson	De la grève aux chutes, y compris la rivière du Nord-Ouest	New Harbor, B.A.	do	15 00
	Comté d'Halifax.			
Ezekiel Sibley	Comté d'Halifax, division est, de Dartmouth à Ecum Secum	Meagher's Grant, B.A., Musquodoboit	G.-pêche	100 00
Wm. Guild	Du Havre-des-Vaisseaux à Chezzetcook, inclusivement	Lunenburg	Gardien	40 00
Wm. Hall	Sheet Harbor	Sheet Harbor	do	40 00
John Fitzgerald	Du havre d'Halifax à la baie Marguerite, anse des Portuguais	Anse des Portuguais	G.-pêche	100 00
Archbld. Kidston	De l'anse à Peggy à la baie Terrence.	Spryfield	Gardien	40 00
George Dauphiné	De l'anse à Hubert à l'anse à Peggy, baie Marguerite	Baie Marguerite, anse à Peggy, B.A.	do	40 00
	Comté de Hants.			
Peter S. Burnham	Comté de Hants, division ouest, qui devra s'étendre depuis la limite occidentable du comté jusqu'à Walton.	Windsor	G.-pêche	100 00
John W. Dinsmore	Riv. Shubenacadie depuis la riv. Stewiacke jusq. la limite du C. d'Halifax	Shubenacadie	Gardien	30 00
James Mosher	Rivières Méandre et Herbert, d'embouchure à source	Brooklyn	do	30 00
Timothy B. O'Brien	Division est, de Walton à la ligne de Colchester	Windsor	G.-pêche	100 00
Joseph Mosher	Rivière Kennetcook, de l'embouchure à la limite de la marée	Newport	Gardien	30 00
Jas. M. O'Brien	Rivières Walton et Kennetcook	Maitland	do	30 00
	Comté d'Inverness.			
Murdoch A. Ross	Comté d'Inverness, division est	Marguerite, nord-est	G.-pêche	100 00
Peter Coady	De l'embouchure de la rivière Marguerite à la chapelle S. O.	Marguerite, sud-ouest, B.A.	Gardien	25 00
Jno. Carmichael	Partie mitoyenne de la Marguerite	Marguerite, B. A.	do	25 00
Archibald McDougall	Partie supérieure et tributaires de la rivière Marguerite	Riv. Marguerite, Mabou.	do	25 00
Reuben Philips	Partie supérieure et tributaires de la rivière Marguerite	Marguerite, N.-E.	do	25 00
John McRae			do	25 00
Wm. Grant	Comté d'Inverness, division ouest	Mabou	G.-pêche	100 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté d'Inverness.—Suite.			
Bernard Dwyer	Rivière Mabou	Mabou	Gardien	25 00
Angus McIntyre	Rivière Dennis	Rivière Denis, B.A.	do	25 00
Donald McDonald	do des Habitants	Riv. des Habitants, B.A.	do	25 00
Angus Cameron	do do	do	do	25 00
	Comté du Roi.			
Benjamin E. Smith	Comté du Roi	Kentville	G.-pêche	125 00
John E. Starr	Comté du Roi, spécialement chargé de la police des pêches côtières	Wolfville	do	125 00
W. McIntyre	Rivière Annapolis		Gardien	30 00
H. C. Eagles	do Gaspareau		do	20 00
Jno. Buchanan	do do		do	20 00
	Comté de Lunenburg.			
Daniel Dimcock	Comté de Lunenburg, div. est, rivs. du Mil'u, de l'Or, Martin et Mushamush	Chester	G.-pêche	100 00
Ebenezer Frail	Rivière de l'Est	do	Gardien	25 00
James Corkum	Rivière du Milieu	do	do	25 00
Benjamin Keddy	Rivière de l'Or (inférieure)	do	do	25 00
David Vienot	Rivière de l'Or (supérieure)	Beech Hill, Chester	do	25 00
Jas. Langille	Rivière Martin	Chester	do	25 00
Henry S. Jost	Comté de Lunenburg, division ouest	Lunenburg	G.-pêche	100 00
Chas. Pernette	De l'embouchure de la rivière de la Hève à l'anse de Wilkie	do	Gardien	25 00
James McKeen	De l'anse Wilkie jusq. chez Hy. Koch	Rivière de la Hève, B. A.	do	25 00
Jas. Mossman	De chez Henry Koch jusq. chez Knock	Lunenburg	do	25 00
Edward Morgan	De chez Knock à la source de la riv. Hève	Rivière de la Hève, New Germany, B. A.	do	25 00
W. Veinot	Rivière Mushamush		do	25 00
Geo. A. Nesbit	Petite Rivière		do	25 00
	Comté de Pictou.			
Walter Murray	Comté de Pictou, division est, comprenant les rivières Sutherland, French et Barney	Rivière Barney, B. A.	G.-pêche	100 00
George Murray	Rivière Barney	" "	Gardien	25 00
Donald Rankin	do Sutherland	New Glasgow	do	25 00
James McMillan	do French		do	25 00
Angus McDonald	Ruisseau de Bailey	Ruisseau Bailey, B. A.	do	20 00
Thomas Graham	Comté de Pictou, division ouest, comprenant les rivières de l'Est, du Milieu, de l'Ouest et du Caribou	New Glasgow	G.-pêche	100 00
Wm. Smith	Du pont de New Glasgow aux sources de la rivière de l'Est	do	Gardien	30 00
Wm. Graham	Du pont de New Glasgow au havre	do	do	25 00
Robert Archibald	Rivière du Milieu	Rivière du Milieu	do	25 00
Daniel Creighton	do de l'Ouest		do	25 00
Jno. Cameron	do John		do	25 00
	Comté de la Reine.			
Saml. T. N. Sellon	Comté de la Reine	Liverpool	G.-pêche	120 00
Stephen Clements	De la pointe du Fort aux Roches-au-Saumon, pont Milton, riv. Liverpool	do	Gardien	25 00
Theodosius Ford	Du pont Milton rem. riv. P. Liverpool	Milton	do	25 00
Wm. Buchanan	Des Roches-au-Saumon à l'île Puddingpan, en suivant la côte	Liverpool	do	20 00
Hy. Hooker	De l'île Puddingpan à l'île Tobie, rem. rivᵉ P. Medway jusq. anse du Chien.	Port Medway	do	30 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de la Reine.—Suite.			
John Fitzgerald	Des moulins à vap. à la chute à Salter, revière de Port Medway	Village des Moulins	Gardien	30 00
Barnabas Miles	De la chute à Salter à Pawn Hook, rivière de Port Medway	Greenfield, B. A.	do	20 00
Stephen Smith	De Pawn Hook à Brookfield	Liverpool	do	20 00
Jonathan Smith	De la pointe du Fort à la pointe Ouest, havre de Liverpool	do	do	15 00
James Farquhar	De la pointe Ouest, havre de Liverpool, à la Grande Rivière, Port Mouton et Port Joli	do	do	30 00
	Comté de Richmond.			
Duncan Cameron	Division est, de la rivière Bourgeoise à la limite orientale du comté, y compris la dite rivière	St. Pierre	G.-pêche	125 00
Alex. Urquhart	Grande-Rivière	Grande-Rivière, P.A.	Gardien	30 00
Hector McKinnon	Loch Lomond	Loch Lomond, B. A.	do	30 00
Jno. H. Ballam	Division ouest, de la rivière Bourgeoise à la limite occidentale du comté	Arichat	G.-pêche	125 00
Peter W. Grouchy	Rivière Decousse	Rivière Decousse, Arichat	Gardien	30 00
John Proctor, Sen	Rivière des Habitants	Port Hawkesbury	do	30 00
	Comté de Shelburne.			
Wm. Muir, Jr.	Comté de Shelburne	Shelburne	G.-pêche	125 00
W. McKay	Rivière Clyde	do	Gardien	20 00
Mathias Greenwood	Riv. de la baie Ronde et ruiss. Sauvage	Rivière Clyde, B.A.	do	20 00
Geo. Archer	Rivière Birchtown	Shelburne	do	15 00
Richd. McGill	do Roseway	do	do	20 00
James Turner	do Jordan	do	do	30 00
Lathrop Freeman	do des Sables	Rivière des Sables, B.A.	do	20 00
Hy. Ackerman	Green Harbor	Ragged Island, île à Locke B. A.	do	20 00
	Comté de Victoria.			
Donald McRae, jr	Comté de Victoria	Baddeck	G.-pêche	125 00
Jno. McLellan	Rivière du Milieu	Rivière du Milieu, B.A., Baddeck	Gardien	25 00
Donald McQuarrie	do	Baddeck	do	25 00
Donald McMillan	Rivière Baddeck	Rivière du Milieu, B. A., Baddeck	do	25 00
Augus McKenzie	Rivière du Nord	Rivière du Nord, B. A.	do	25 00
Donald McRae	Tributaires de la rivière Baddeck	Baddeck	do	25 00
	Comté d'Yarmouth.			
T. B. Crosby	Comté d'Yarmouth	Tousquet	G.-pêche	100 00
Robert Baker	De Lower Narrows à l'embouchure de la rivière Tousquet	Yarmouth	Gardien	25 00
J. A. Hatfield	De la chute à Reynard à Lower Narrows, rivière Tousquet	Tousquet	do	25 00
Wm. Kavanagh	Du pont de Gurill à Coldstream	do	do	25 00
Wm. Prosser	Branches de la rivière au-dessus de la chute de Reynard	do	do	25 00
Eustace Nickerson	Rivière au Saumon	Yarmouth	do	25 00
Edward Perry	Petite-Rivière	do	do	25 00
			Total	7,015 00

Province du Nouveau-Brunswick.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				$ cts.
W. H. Venning	Nouveau-Brunswick et Nouv.-Ecosse.	St. Jean, N.B.........	Inspecteur des pêch's	1,400 0
R. N. Venning	....	"	Commis.	400 00
Comté d'Albert.				
Jno. Alcorn.........	Comté d'Albert	Harvey	G.-pêche..	150 00
John Taylor	Rivière Petit-Coudiac...	Coverdale	do .	40 00
Richd. Gross	Embouchure du Petit-Codiac et baie Dorchester	Hillsboro'	Gardien ..	30 00
Jacob Beck	Rivière Pollet	Elgin	do .	30 00
Comté de Carleton.				
Hugh Miller	Rivière Miramichi (S. O.) de la source aux Fourches........................	Glassville	G.-pêche..	30 00
Hugh Harrison......	Riv. St. Jean et ses tributs., depuis Long's Creek jusq. la riv. Tobique..	Woodstock	do .	100 00
Toussaint Tremblay..	Rivière St. Jean, depuis la rivière à l'Anguille jusqu'à Woodstock......	....	Gardien ..	30 00
Comté de Charlotte.				
B. L. Cunningham...	Baie Intérieure ou Passamaquoddy...	Chamcock, B. A.......	G.-pêche..	30 00
J. W. Fountain	Campo-Bello et îles d'Ouest avec la côte et les crs. d'eau du cté. Charlotte.	Ile du Caribou, Fairhaven, B.A..................	do .	100 00
Patrick Curran......	Rivière Ste. Croix et ses tributaires ..	Milltown, St. Etienne...	do .	120 00
W. B. McLaughlin ..	Ile du Grand Manan et ses frayères	Grand Manan	do .	*290 00
Saml. Dick	De St. George au havre au Castor....	La Tête, B. A...........	Gardien ..	30 00
Robert Dixon	De l'anse de Seely à Lepreaux.	Lepreaux..............	do ..	30 00
Comté de Gloucester.				
Jas. Hickson.........	Riv. Nipissiguit et ses trib., avec la côte mar. et les cours d'eau depuis la r. Belle Dune à la pointe Grindstone	Bathurst	G.-pêche..	250 00
Wm. Bateman	Rivière Nipissiguit..................	do	Gardien ..	50 00
Juste Haché	Bancs d'huîtres du comté de Gloucester, Caraquette et Shippegan......	Caraquette	G.-pêche..	100 00
Justinian Savoy.....	Tracadie..................................	Tracadie, B.A...........	do .	30 00
Jno. L. Veno...	Pokemouche	Pokemouche............	Gardien ..	30 00
Comté de Kent.				
Chas. Cormier.......	Rivière Cocagne.........................	Dundas	G.-pêche..	100 00
J. Mc D. Sutherland.	Rivière Richibouctou..................	Richibouctou	do .	50 00
Francis B. Légaré ...	Petite rivière Bouctouche.	Petite riv. Bouctouche, Shédiac	Gardien ..	30 00
A. M. Girouard	Grande rivière Bouctouche	....	do ..	30 00
T. D. Cormier... ...	....	....	do ..	30 00
Comté du Roi.				
Isaac Foshay	Comté du Roi	Sussex, Apohaqui.......	G.-pêche..	100 00
Saml. Gosline	De l'embouchure de la petite rivière de Smith en remontant............	Pte. riv. de Smith, B.A.	do .	50 00
Saml. F. Ryan	Ruisseau du Moulin..................	Studholm, Apohaqui....	Gardien ..	30 00

* Y compris le loyer d'une chaloupe.

Province du Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Northumberland.			
Thos. Savoy	Rivière de l'Eglise-Brûlée et ses trib.	Haut Neguac...........	G.-pêche..	30 00
Thos. Harris	Rivière Tabusintac et ses tributaires..	Tabusintac, Miramichi..	Gardien ..	30 00
Norman Campbell...	....	do do ..	do ..	30 00
Amos Perley	Rivière et baie de Miramichi à l'est de l'île de Beaubair, dans les paroisses de Glenelg et Chatham	Chatham, Miramichi....	G.-pêche..	100 00
Christopher Parker ..	Rivière de Miramichi et ses tributaires, de Newcastle à l'île de Price entre l'île de Beaubair et Boiestown	Newcastle, do	do .	160 00
et N. B. T. Underhill ..		Blackville, do	do .	160 00
John Hogan.........	Rivière de Miramichi (N.O.) et ses tributaires, depuis l'extrémité est de l'île de Beaubair en remontant.....	Newcastle, do	do .	210 00
Aaron Hovey........	Rivière Miramichi (S.O.) et ses tributaires, entre Blissfield et Boiestown.	Boiestown	Gardien ..	30 00
Geo. Bryanton	De la riv. à l'Orme à Squire Underhill, sur le bras S.O. de la riv. Miramichi.	Blackville, Indiantown..	do ..	30 00
Kenneth Cameron ...	Rivière Miramichi S.O. depuis la ligne de Blissfield jusqu'aux sources, avec les tributaires	Boiestown, Miramichi...	G.-pêche..	100 00
Patrick Bergin	Rivière Cain, paroisse de Blackville..	Dumphey, B.A., parois. de Blackville, S.O., Miramichi	Gardien ..	30 00
Thos. Smith.........	De l'extrém. infér. de l'île Fingley sur la branche N. O. du Miramichi, en remontant, et le grand Sevogle.....	North Esk, Miramichi ..	do ..	30 00
David Somers	Depuis le côté inférieur de Ox-Bow, sur le petit bras S.O. en remontant.	do do ..	G.-pêche..	30 00
Patrick Gillis	Petite rivière Sud Ouest et ses tributaires	do do ..	Gardien ..	30 00
Denis Hogan........	Rivière Renous et ses tributaires.....	Pont à Renous, B. A....	do ..	30 00
Thos. McKenzie.....	De la pointe Dunbar, sur le bras N.O. du Miramichi, à l'extrémité inf. de l'île Fingley, sur le bras S.O., et au côté inférieur d'Ox-Bow	Red Bank, North Esk, Miramichi............	do ..	30 00
Robt. Brimner	Rivière Napan et rivière Noire et tributaires........................	Chatham, Miramichi....	do ..	30 00
hn Williston	Riv. et baie du Vin, avec la paroisse de Hardwick, l'île Fox et autres îles et places sur le côté sud du principal bras de la rivière Miramichi.......	Baie du Vin, B.A.......	G.-pêche..	100 00
James Russell.......	Baie de Miramichi et ses tributaires..	Newcastle, Miramichi...	do .	150 00
	Comté de la Reine.			
Isaiah Langan.......	Rivière au Saumon..................	Chipman B. A. Gaspareau	Gardien ..	30 00
John Secord.........	Rivière Canaan	....	do ..	30 00
	Comté de Ristigouche.			
E. Ferguson.........	De la petite riv. Dune à Morris Rock.	Dalhousie	G.-pêche..	100 00
W. McMillan	De la pe. r. B'le Dune à la r. à l'Anguille	New Mills...............	do .	100 00
J. Galbraith	Rivière Charlo........	Dalhousie	Gardien ..	25 00
J. McMillan	Rivière Jacquet......	Rivière Louison, B. A ...	do ..	25 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Fin.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Sunbury.			
Reuben Hoben	Rivière St. Jean, d'Indiantown à la ligne du comté d'York	Burton, B.A.	G.-pêche	100 00
	Comté de St. Jean.			
Cyprien E. Goddard	Comté de St. Jean	St. Jean	G.-pêche	150 00
	Comté de Victoria.			
C. McClosky	Comté de Victoria	Grande Chute	G.-pêche	100 00
John Jamer	Rivière Tobique	Andover	Gardien	30 00
John M'Dougall	Les Trois-Rivières, branc. de la rivière Tobique	Arthurette, B.A.	Gardien	30 00
G. Bedell	Rivière au Saumon	Andover	do	30 00
Donald Fraser	Rivière Tobique	do	do	30 00
	Comté de Westmoreland.			
W. B. Deacon	Havre de Shédiac et rivière	Shédiac	G.-pêche	60 00
J. Wright	Rivière Petit-Codiac et Memramcook	Moncton	Gardien	60 00
	Comté d'York.			
C. McPherson	Comté d'York	Frédéricton	G.-pêche	150 00
J. Campbell	De la Grande Passe sur la rivière St. Jean, en remontant	Kingsclear, B. A., Frédéricton	Gardien	30 00
W. Brown		Southampton	do	30 00
A. Moir	De Price's Bend au Côteau-Brûlé, S. O., Miramichi	Bloomfield	do	30 00
Total				6,170 00

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

(Certifié) W. F. WHITCHER,
Département de la Marine et des Pêcheries,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1871.

APPENDICE C.

RAPPORT SUR LA CROISIERE DE LA GOELETTE DU GOUVERNEMENT "LA CANADIENNE," DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE ST. LAURENT PENDANT LA SAISON DE 1871, SOUS LE COMMANDEMENT DE N. LAVOIE, ECR., OFFICIER DES PÊCRERIES.

A l'Hon. P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR.—Conformément à vos instructions, après avoir exécuté les réparations dont *la Canadienne* avait besoin pour faire voile, nous quittions Québec le 22 avril, un jour plus tôt que l'an dernier. Notre première destination était les Iles de la Madeleine, où le besoin de protection se fait surtout sentir à cette saison de l'année, et où nos instructions nous enjoignaient de nous rendre aussitôt que possible. En raison de vents contraires et de tempêtes, nous ne pûmes nous y rendre que le 10 mai.

Comme j'ai déjà dans des rapports précédents fait l'historique des îles de la Madeleine, il n'est pas nécessaire que je me répète dans celui-ci. Je dirai seulement quelques mots sur le résultat des pêcheries de ces îles et sur les améliorations que j'y ai remarquées. Il serait de même superflu d'entrer dans de longs détails sur la nature et l'étendue des devoirs variés que *la Canadienne* est appelée à rendre tous les ans sous mon commandement dans le bas du St. Laurent. Mes rapports précédents ont suffisamment fait connaître ces détails. Qu'il me suffise de dire que la croisière de *la Canadienne* dura environ six mois, et qu'elle a eu tous les résultats avantageux qu'on devait naturellement en attendre. Ce service a cette année, comme dans les années précédentes, contribué dans la plus grande mesure à maintenir la paix et l'ordre public sur nos côtes, en protégeant nos pêcheurs et armateurs et leurs établissements de pêche et en facilitant le fonctionnement régulier de nos lois de pêche parmi les pêcheurs étrangers, de même que parmi les nôtres.

Aucun accident sérieux digne de mention particulière n'est arrivé au vaisseau ou à l'équipage pendant la croisière de cette année ; il ne s'est pas non plus présenté d'incidents de nature à exiger un long rapport.

Après ces quelques remarques préliminaires, je vais passer en revue les différentes sortes de pêches du golfe et du bas du St. Laurent.

ILES DE LA MADELEINE.

Pêche du Hareng.

A la date de notre arrivée aux îles de la Madeleine, le 10 mai, soixante et dix-sept goëlettes venues de différentes parties de la Puissance, et vingt trois de ports des Etats-Unis, s'y trouvaient déjà rendues depuis une quinzaine ; ces différents équipages n'attendaient que le beau temps pour commencer à seiner. Le froid avait été jusqu'alors tellement intense, les pluies si fréquentes et les gros vents si continus que les pêcheurs avaient pu à peine rester sur le pont de leurs bâtiments. Le hareng avait néanmoins fait son apparition dès les premiers jours de mai, et il était en telle abondance qu'on pouvait aisément distinguer sa présence par la couleur de l'eau dans la baie de Plaisance.

Le délai occasionné par la rigueur de la saison donna de sérieuses craintes ; heureusement que le hareng resta plus longtemps que de coutume dans la baie, et que les goëlettes purent former des cargaisons complètes. Les bancs de hareng étaint si épais qu'on prit jusqu'à 6,000 quarts de ces poissons d'un coup de seine. 1,500 à 2,000 quarts n'étaient considérés que comme un mince résultat.

En consultant les statistiques annexées à ce rapport, on verra que le nombre des goëlettes qui ont visité les îles de la Madeleine cette année pour y faire la pêche du hareng n'a pas été si grand qu'en 1870. Cette différence s'explique par le fait que l'an dernier cent dix-neuf goëlettes ne prirent que 2,100 quarts de hareng, et la raison qui a empêché les mêmes navires de venir en plus grand nombre aux îles cette année est indubitablement cet insuccès. On ne peut trop regretter cet état de choses, car je suis convaincu qu'il y avait du poisson en quantité suffisante pour fournir une charge à tous les bâtiments de la Puissance.

Les habitants et les pêcheurs des îles de la Madeleine purent, comme de coutume, prendre du hareng pour leur propre consommation quand les pêcheurs étrangers voulurent bien leur prêter leurs seines et leur fournir du sel. Il est étonnant, en même temps que regrettable, de voir que cette population, qui d'ailleurs montre tant d'énergie à braver les misères et les périls de la mer et qui est remplie d'autres bonnes qualités, soit si indifférente quand il s'agit de son propre bien-être et de ses progrès.

Le hareng est la principale richesse des eaux qui environnent les îles de la Madeleine, et c'est sur cette pêche que les habitants se reposent particulièrement pour se procurer leurs provisions d'hiver. Chose étrange néanmoins, depuis soixante ans ils n'ont pu encore réussir à pêcher pour eux-mêmes, et dépendent entièrement de la bonne volonté des pêcheurs étrangers pour se procurer leur principal article de consommation. C'est en vain qu'ils voient l'abondance qu'une providence prévoyante amène tous les ans à leurs portes ; c'est en vain qu'ils voient chaque année des étrangers venir de 500 milles et plus leur enlever cette riche moisson et empocher d'énormes profits ; rien ne les émeut. Si vous essayez de les encourager, si vous leur conseillez de former des sociétés en se joignant trente ou quarante ensemble de manière à pouvoir se procurer des seines et du sel, et après avoir gardé du poisson pris ce qu'il leur faut pour leurs provisions, vendre le reste aux commerçants étrangers qui seraient très-aises de pouvoir l'acheter ; on fait les objections les plus futiles à vos bons conseils. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si ces insulaires sont encore aujourd'hui ce qu'ils étaient il y a soixante ans. Peut-être vous donneront-ils des raisons à eux pour expliquer leur pauvreté ; mais plus je les étudie plus je suis convaincu que cette pauvreté a d'autres causes.

C'est dans les meilleures intentions possibles que je fais ces remarques, et j'ose espérer qu'on les prendra de même en bonne part. J'admire sincèrement les bonnes qualités des habitants des îles, mais je voudrais les voir sortir de leur léthargie, et montrer un peu plus d'inclination à profiter des nombreux avantages que la providence place à leur disposition.

Chasse du Loup-Marin.

La manière de faire cette chasse est si bien connue, que je n'en dirai que quelques mots. La chasse du loup-marin se fait le printemps sur les bancs de glace du golfe St. Laurent, et les goëlettes des îles de la Madeleine vont pour la plupart chercher les banquises qui se trouvent au mois de mars près de l'île d'Anticosti ou à l'entrée du détroit de Belle-Isle. Les femelles mettent bas pendant le temps qu'elles demeurent sur les glaces, et c'est alors que les chasseurs les tuent, soit avec des bâtons, soit au fusil. En temps d'abondance, on a vu des équipages de six ou sept hommes tuer plusieurs centaines de ces animaux dans l'espace de quelques heures. Cette chasse est le sujet favori des conversations de la population des îles pendant les longues soirées d'hiver, et, malgré les dangers qui y sont attachés, c'est avec impatience qu'on attend le moment où l'on pourra la commencer.

La chasse du loup-marin a néanmoins complètement manqué le printemps dernier. En 1870, on tua 6,000 loups-marins sur les glaces autour des îles, mais on n'en a pas vu un seul cette année. Seize goëlettes, montées par dix hommes chacune, firent voile des îles Amherst et Allright vers la fin de mars pour les glaces flottantes autour des îles de la Madeleine, de Terreneuve et d'Anticosti. La campagne fructrueuse de 1870 avait ressuscité les espérances de nos gens; elles ne furent malheureusement pas réalisées le printemps dernier. Plusieurs équipages eurent cruellement à souffrir du froid ; une goëlette fut perdue dans les glaces, son équipage ne fut sauvé qu'avec la plus grande difficulté par les bâtiments qui se trouvaient auprès et d'autres goëlettes furent sur le point d'avoir le même sort.

Deux bâtiments seulement eurent quelques succès ; ils prirent 450 loups-marins chacun. La moyenne de la prise des autres s'éleva à environ 100 pièces, ce qui donne un total de 2,200. En 1870 on prit 8,813 pièces ; la différence est grande. Ce peu de succès n'a cependant pas découragé nos armateurs, car l'automne dernier on préparait déjà les goëlettes pour la chasse du printemps prochain. Il est vrai que l'excellent rendement de la pêche du hareng, de la morue et du maquereau, joint à une abondante récolte, a suffi pour couvrir les pertes subies dans la chasse du loup-marin. Nos gens des îles de la Madeleine espèrent avoir un meilleur succès à la saison prochaine.

Pêche de la Morue.

En 1870, les goëlettes avaient déjà pris de 30 à 40 quintaux de morue chacune à la date où ce poisson a fait son apparition aux îles de la Madeleine ce printemps, c'est-à-dire le 20 mai. Cependant, quoique la morue se soit présentée tard cette année, elle a été tellement abondante et s'est tenue pendant si longtemps près des îles, que nos pêcheurs en ont pris 17,792 quintaux pendant l'été, et 1,240 quintaux pendant l'automne, ce qui donne une moyenne de 100 quintaux par barge. En 1870, la prise fut de 90 quintaux, et seulement de 60 quintaux en 1869.

Il faut ajouter à cette pêche considérable 5,500 quintaux pris dans l'espace de quinze jours sur la côte du Labrador par des goëlettes des îles de la Madeleine, qui y furent pêcher la morue. On pourra peut-être s'étonner de voir ces goëlettes aller au loin chercher le poisson quand les pêcheurs étrangers visitent les côtes des îles dans le même but. Mais on comprendra facilement la chose en considérant que la morue est bien plus abondante sur la côte du nord ; que les bâtiments peuvent s'y former un chargement en bien moins de temps ; qu'il y a un grand nombre de bons hâvres sur cette côte, et qu'enfin le mode de pêche qu'on y pratique est bien moins dispendieux que celui, suivi par les pêcheurs américains, de mouiller sur les fonds de pêche, ce que la pauvreté des gens des îles ne leur permettrait pas de faire. D'après mes connaissances et mon expérience personnelle, je suis convaincu que le mode de pêche des gens des îles est le meilleur ; aussi est-il adopté de plus en plus par les pêcheurs étrangers.

Pêche du maquereau.

Les pêches du printemps et de l'automne ont été abondantes. Vingt goëlettes des Etats-Unis pêchèrent avec succès pendant le printemps, et les pêcheurs prirent de 40 à 50 quarts de poisson contre un l'an dernier. Les statistiques annexées à ce rapport montrent que la quantité totale de maquereau prise autour des îles s'élève à 4,470 quarts. Les prix ont été malheureusement inférieurs à ceux de l'année dernière, de sorte que bien que la prise ait été plus grande, les profits seront à peu près les mêmes.

Je n'ai pu m'assurer du nombre exact des bâtiments étrangers qui ont fait la pêche près des îles de la Madeleine cette année, mais d'après les meilleures informations il n'y a pas eu moins de 150 à 500 voiles.

Leurs équipages n'ont pas eu autant de succès que les gens des îles ; pour des causes inconnues le poisson s'est tenu dans les anses et les baies, ce qui explique la pêche médiocre des goëlettes au large.

Agriculture.

La terre, de même que la mer, rendit une moisson si abondante la saison dernière qu'on considère cette année-là comme une des plus fructueuses qui se soient vues depuis longtemps aux îles de la Madeleine. Avec un peu de soin et de prévoyance la population aurait pu faire des épargnes pour les mauvaises années, mais la prévoyance est chose inconnue par ici. On oublie vite la privation et les misères passées quand la pêche est bonne ; on compte toujours sur la même abondance, et c'est la cause de l'apathie des gens pour tout ce qui ne se rapporte pas à la pêche, et ce qui leur fait négliger la culture de leurs terres. Cet état de pauvreté et de dépendance ne cessera que lorsque les pêcheurs des îles de la Madeleine auront compris qu'ils doivent s'occuper en premier lieu de bien cultiver leurs terres et se reposer principalement sur cette culture pour leur subsistance.

La position géographique de ces îles, la difficulté que les habitants éprouvent à communiquer avec le reste du monde, la fertilité de la terre et la facilité avec laquelle on peut la

cultiver l'exemple que leur donnent des étrangers, qui prospèrent là où les enfants du sol ne peuvent réussir, auraient dû leur faire comprendre depuis longtemps qu'ils font fausse route, et que, s'ils ne sont pas ruinés depuis longtemps, c'est grâce seulement à l'abondance de biens qui les entoure, abondance qui ne peut manquer tout à la fois. Il y a cependant eu progrès pendant ces dernières années, mais il y a encore à faire bien des améliorations.

Plus on examine la qualité et la fertilité du sol, plus on est convaincu qu'il y a négligence dans le mode de culture et qu'il se perd chaque année une immense somme de richesses. J'ai vu des terres où, il y a cinq ans, l'on pouvait à peine trouver assez de fourrage pour nourrir un cheval et une vache, et qui, étant passées entre les mains d'étrangers, ont pu fournir en peu de temps de quoi élever un grand nombre d'animaux et produire assez de grains pour l'entretien des propriétaires et leurs familles. Les trois quarts de ces terres donneraient un pareil résultat si on en prenait un meilleur soin et si elles étaient cultivées comme elles devraient l'être.

Le peu de culture que l'on voit est fait par les femmes. Ce sont elles qui labourent, cultivent et récoltent le peu qu'il y a à recolter, pendant que les hommes s'occupent de la pêche et ne font pas autre chose ; c'est aux femmes que revient le soin de charroyer, préparer et faire sécher le poisson ; les hommes ne travaillent que quatre ou cinq mois de l'année et passent le reste du temps à ne rien faire ou à s'entretenir de leurs plans pour l'avenir. Un tel état de choses est sincèrement à déplorer ; espérons néanmoins que les progrès que l'on voit dans d'autres parties du pays se feront aussi bientôt sentir dans ces îles, et que les exemples encourageants des sociétés d'agriculture ouvriront les yeux de ces pêcheurs et feront des îles de la Madeleine ce qu'elles devraient être, c'est-à-dire un grenier d'abondance où les autres parties de la Puissance puissent venir puiser en temps de disette.

Port d'Amherst.

Le percepteur des douanes aux îles de la Madeleine n'a éprouvé aucune difficulté cette année à prélever les droits imposés sur les bâtiments qui fréquentent le port d'Amherst.

Quoique les améliorations faites en 1870 n'aient pas tout-à-fait réussi, les propriétaires de navires se sont conformés néanmoins à la loi dans l'espérance qu'on s'y prendrait mieux cette année et que le creusement du chenal serait terminé en 1872. Il y a encore sans doute beaucoup à faire pour enlever le rocher qui barre l'entrée du port ; mais les travaux ont été jusqu'ici très bien conduits par M. Rosa, du département des travaux publics, et on est parvenu à miner un chenal de dix pieds de large sur treize pieds de profondeur dans les plus hautes mers. L'ouvrage sera probablement fini pendant la saison prochaine, et il est à espérer que maintenant que M. Rosa connaît les difficultés à surmonter, il saura se pourvoir à l'avance des matériaux nécessaires pour ne plus être obligé d'interrompre les travaux, et de courir d'une place à une autre, comme ce fut le cas l'année dernière, pour se les procurer.

Phares.

Les phares de l'île aux Oiseaux et d'Amherst doivent indubitablement être considérés comme les améliorations les plus utiles apportées à la navigation du St. Laurent dans le cours de l'année dernière. Il n'y a que ceux qui naviguent dans le golfe qui peuvent se faire une juste idée de l'importance et de l'utilité de ces phares pendant de longues nuits de crainte et d'anxiété. Les navigateurs ont donc la plus grande obligation au chef du département qui leur a donné ces guides, qui ont déjà empêché de nombreux naufrages. Le phare de l'île aux Oiseaux est visible à une distance de vingt milles et celui d'Amherst de douze à quinze milles. Ce dernier est un des plus beaux phares du golfe.

La Canadienne fit trois visites aux îles de la Madeleine pendant le cours de la saison, y demeurant une quinzaine en mai et environ dix jours dans le mois d'octobre. La goëlette *Water Lily*, de la police de marine, commandant Story, y avait déjà été avant nous au printemps ; la *Stella Maris* nous remplaça et y demeura pendant tous le temps que la flotte étrangère y fut.

L'ordre et la tranquillité n'ont pas cessé de régner pendant toute la saison, même lorsque

le nombre d'étrangers était le plus grand. Il n'y eut aucune querelle et pas un seul homme ivre. Je suis convaincu qu'avec les mêmes précautions à l'avenir, on obtiendra le même heureux résultat, que les habitants ne manquent pas d'attribuer à celui à qui il est dû.

ILE D'ANTICOSTI.

Comme j'ai déjà eu l'honneur d'en faire la remarque dans mon rapport de 1870, cette île, de tout temps l'effroi des navigateurs, qui à présent encore veulent se tenir à respectueuse distance de ses bords, n'est plus un objet d'épouvante pour les pêcheurs étrangers et les nôtres. Le nombre de ceux qui s'y établissent pour y faire la pêche augmente tous les ans et même malgré les lois qui le défendent, les bâtiments étrangers y vont de temps en temps pêcher dans la zone qui leur est défendue, à cause des poissons qui se portent en abondance près de ces côtes inhospitalières.

Pêche de la Morue.

La morue qui suit généralement le hareng de printemps (dont elle fait sa principale nourriture) fait son apparition de bonne heure sur les bancs d'Anticosti, presqu'en même temps que sur la côte du sud ; c'est pourquoi des pêcheurs de la côte du nord viennent pêcher à Anticosti le printemps jusqu'à ce que le poisson ait gagné leurs rivages. Les endroits les plus fréquentés sont la pointe Sud-Ouest, la baie des Anglais, la Belle Baie, l'anse de McDonald et la baie de Gamache ou d'Ellis. Les principaux armateurs sont MM. Setter, d'Anticosti, Couture, de Montmagny, et Fruing, de Jersey. Quatre-vingt-dix barges ont fait la pêche cette année. Elle a été très-productive, le rendement ayant atteint le chiffre de 9,500 quintaux. Environ quatre-vingt-dix pêcheurs de Gaspé qui y ont fait la pêche ont eu beaucoup de succès et ont pris en moyenne 100 quintaux par homme. On a éprouvé néanmoins les plus grands obstacles à faire sécher le poisson. Voici la manière de préparer la morue :—après avoir bien nettoyé et lavé le poisson, on le sale (dans des quarts si l'on pêche en barges, en vrac si l'on pêche en goëlettes) ; on le laisse dans le sel pendant dix à douze jours, puis on le lave de nouveau, on le met en tas on le presse et enfin on l'étend au soleil pour le faire sécher. Après six ou huit jours, si le temps est beau, le poisson est prêt pour le commerce. On voit donc par ce qui précède que le beau temps est une condition indispensable pour la bonne préparation de la morue. En raison du mauvais temps qui a régné pendant les mois d'août et de septembre, une grande quantité de morue doit être classée dans les produits inférieurs.

Pêche du Hareng.

S'il y avait de bons hâvres autour de l'île d'Anticosti, où les bâtiments pussent trouver un refuge pendant les tempêtes, nul doute que ses côtes ne fussent chaque printemps visitées par une nombreuse flotte, car le poisson y abonde toujours dans le mois de mai ; mais ces parages sont tellement dangereux, surtout à cette époque de l'année, que les pêcheurs préfèrent s'en tenir éloignés. Le hareng, qui n'y manque jamais, sert pour la boitte et pour la consommation locale. Il s'en est cependant exporté environ 2,775 quarts cette année.

Pêche du Saumon.

Cette pêche n'a rendu qu'environ soixante quarts, un peu moins que l'an dernier, mais il faut remarquer que la rivière Dauphine, qui donne de quinze à dix-huit quarts, n'a pas été pêchée. Le petit nombre de saumons capturés, l'a été sur les côtes de la mer; la pêche dans les estuaires des rivières a rendu très-peu. La rivière Jupiter, par exemple, qui a coutume de donner de 25 à 30 quarts—n'en a donné que 8 cette année, à cause de la crue des eaux. Deux personnes qui ont obtenu des licences ce printemps ont fait la pêche, mais d'autres n'ont pas voulu la faire.

Plusieurs qui avaient d'anciennes stations de pêche les ont abandonnées, de sorte que le montant des licences est un peu moins élevé que celui de l'année dernière. Nos pêcheurs ne se sont rendus coupables d'aucune infraction à la loi. Mais le garde-pêche local m'informa qu'en faisant le tour de l'île, il avait fait la rencontre d'un certain capitaine Peter, propriétaire d'une goëlette de l'île du Prince-Edouard dont il ne put connaître le nom, qui avait tendu mille brasses de rets à saumon dans la Belle Baie. Sur l'observation qui lui fut faite qu'il ne pouvait pêcher en cet endroit sans licence, il produisit un permis qu'il disait avoir été signé par l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries et contre-signé par moi. Bien que le garde-pêche soupçonnât fortement que cette licence fût un faux (comme elle l'était d'ailleurs) il hésita à confisquer les rets sans plus ample enquête ; mais quelques heures plus tard, comme il ne prenait pas de saumon, le capitaine leva ses rets et fit voile pour d'autres endroits de pêche.

Pêche du Flétan.

Quoique le flétan soit très-commun autour de l'île d'Anticosti, nos pêcheurs ne s'occupent guère de cette pêche et se tiennent même éloignés des lieux que fréquente ce poisson, car ils prétendent qu'il chasse la morue. Cette pêche se fait en partie par des goëlettes étrangères, au moyen de ligne de fond. Le garde-pêche local fait rapport que cinq ou six goëlettes de l'île du Prince-Edouard sont venues à Anticosti cet été pour faire la pêche du flétan sur les bancs. Elles ont eu peu de succès par suite de vents contraires et de tempêtes et n'ont remporté que de petits chargements.

J'ai visité l'île d'Anticosti deux fois cette saison ; la première pour y rencontrer le garde-pêche, lui donner ses instructions et recevoir les rapports qu'il pourrait avoir à me communiquer ; la seconde pour mettre sous caution un pêcheur qui avait menacé d'en tuer un autre de la baie des Anglais. Vu les dangers de la côte, nous ne restons en cet endroit que le moins de temps possible.

DIVISION DE GASPE.

Afin de faire mieux comprendre l'importance des pêcheries dont je vais parler et pour plus de clarté, j'ai fait de ces pêcheries trois divisions : la première comprenant les pêcheries des îles de la Madeleine et d'Anticosti, la seconde celles des comtés de Gaspé et de Bonaventure, et la troisième celle de la côte du Nord et de la côte du Labrador.

Comtés de Gaspé et de Bonaventure.

Cette division qui possède la plus grande et la plus importante étendue de côtes, commença à être visitée pour la pêche peu de temps après la découverte du Canada, mais ses progrès furent d'abord très-lents malgré ses richesses inépuisables. Pendant ces dix dernières années il s'y est néanmoins fait de très-notables améliorations, et l'on s'aperçoit de l'impulsion donnée par des hommes entreprenants en y voyant des travaux nouveaux de toutes sortes, tels que chemins de fer, lignes télégraphiques, chemins de colonisation etc., etc.

Les anciens propriétaires d'établissements de pêche à la morue ne sont plus les seuls maintenant à profiter des richesses de la Baie des Chaleurs ; il s'est fondé depuis quatre ou cinq ans de nouveaux établissements pour la préparation du hareng, du saumon et du homard. Ces divers genres d'industrie occupent un plus grand nombre de bras et donnent plus de profits que les anciens établissements. Tout le monde s'accorde à admettre cette amélioration dans l'état des choses, et je suis heureux de pouvoir en rendre témoignage.

L'industrie où l'on remarque le moins de progrès est indubitablement l'agriculture ; il y a cependant amélioration notable, et là comme ailleurs chacun semble rivaliser de zèle pour ouvrir de nouvelles routes et améliorer ou développer les chemins de colonisation. Quand on regarde les magnifiques terres de Percé, de la Grande Rivière, de Pabos, de Paspébiac, de New Carlisle et de Cascapédia, qui s'étendent à perte de vue, on ne peut comprendre comment il se fait que le défrichement et la culture soient restreints aux terres qui se trouvent sur les bords de la mer.

On ne doit pas s'attendre à ce que la population actuelle de Gaspé et de la Baie des Chaleurs, pour qui l'habitude de la pêche est une seconde nature, abandonne ce genre d'occupation et se repose sur la culture de ses terres pour vivre. Mais dans un temps comme celui-ci, où l'on parle sans cesse de colonisation et d'émigration, que ne fait-on quelque effort pour y amener une population d'habitudes et de goûts différents ? Je reconnais certes les avantages du St. Maurice, du Saguenay ou des cantons de l'est, mais on trouve les mêmes avantages ici avec l'assurance en plus que la mer fournira toujours une nourriture abondante au nouveau colon durant la morte saison ou dans les cas de mauvaises récoltes. Le climat est magnifique, et il faut espérer qu'avant peu il y aura des communications sûres et faciles avec l'intérieur et les principaux centres du pays. Avant d'en arriver là, il faudra néamoins beaucoup d'énergie et de persévérance. Les grands propriétaires l'ont déjà compris, et j'espère qu'avant longtemps chacun comprendra aussi la nécessité qu'il y a de s'emparer de ces terres, de les cultiver du mieux possible, afin que cette belle portion du Canada conquière la position à laquelle elle a droit. Une fois bien pénétrés de la vérité de ce que je viens de dire, les propriétaires s'empresseront d'ouvrir à la colonisation les terres qu'ils gardent maintenant sans profit aucun pour eux-mêmes ou pour les autres ; donnant par là même un exemple de patriotisme et montrant leur désir de promouvoir les intérêts de notre pays.

L'hiver dernier fut très-long et très-rude. Il dura jusqu'à la fin de mai, et le 13 juin même il y avait encore de la neige en plusieurs endroits, Les bestiaux souffrirent beaucoup du manque de fourrage, et des centaines d'habitants durent les nourrir de bourgeons, ce qui n'empêcha pas néanmoins la perte d'un grand nombre d'animaux. Un tel danger n'est pas à craindre pour cet hiver ; le foin a été abondant, les granges sont pleines et, en général, la récolte a été bonne.

Les différentes pêches pratiquées sur les côtes de Gaspé et Bonaventure ont très-bien réussi. Malgré cela, les grands travaux publics qui se font actuellement, tels que le chemin de fer Intercolonial, le parachèvement d'un ligne de télégraphe de Matapédia à la rivière au Renard, l'ouverture du chemin maritime et d'autres routes de colonisation, ont fait hausser les gages et naturellement ont occasionné une hausse dans le prix du poisson. La population de ces comtés, hommes, femmes et enfants, ont eu de l'ouvrage toute la saison, et l'abondance s'est fait sentir dans toutes les familles des pêcheurs.

En faisant la revue des différentes pêches qui se pratiquent dans cette division, je dirai où elles se font, et les statistiques annexées à ce rapport montreront leur importance relative.

Pêche de la Morue.

Cette pêche qui se faisait dès les premiers temps de la Nouvelle-France n'a commencé à prendre une importance réelle qu'après la conquête de la colonie par l'Angleterre. Elle fut remarquablement fructueuse pendant nombre d'années, mais tout à coup la morue sembla avoir abandonné le golfe et s'être retirée dans d'autres endroits. On n'a pu jusqu'à présent expliquer d'une manière satisfaisante une telle disparition, qui causa des pertes considérables à nos pêcheurs. Mais heureusement que cet état de choses ne dura pas longtemps ; le poisson est, depuis trois ou quatre ans, revenu aux endroits qu'il fréquentait autrefois, et jusque dans les eaux de Rimouski, où on l'a rencontré cette année. La morue fut si abondante que bien qu'il y eût plus de barges et d'hommes que les années précédentes, la part de chaque barge fut égale aux meilleures pêches des années passées.

La pêche à la morue est sans contredit la plus grande industrie du comté de Gaspé, et possède à elle seule plus d'importance que toutes les autres pêches ensemble. Elle emploie des miliers d'hommes, et l'exportation du poisson aux pays étrangers demande une véritable flotte.

De Montlouis à Cap Chatté et de la Grande Grêve à la Baie de Gaspé, la pêche d'été fut très-abondante ; la moyenne de la prise étant de 30 à 90 quintaux par barge. La pêche d'automne aurait été tout aussi bonne, si le temps eût permis aux pêcheurs d'aller sur les bancs tous les jours, ce qu'ils ne purent malheureusement faire à raison de tempêtes continuelles. Ils ne purent donc aller que de temps à autre sur le banc de Miscou, où l'on trouve toujours de la morue après le temps du frai. Lors de ma dernière visite à Gaspé, je vis une barge revenir du banc avec 20 quintaux de morue pris dans l'espace de douze heures.

Le banc de Miscou se trouve à environ quarante-cinq milles de la terre ferme de Percé ; on peut donc se faire une idée de l'énergie et de la hardiesse de ces pêcheurs qui risquent sans cesse leur vie dans une frêle embarcation à une si grande distance du rivage par les gros temps de l'automne ; n'ont-ils pas bien gagné le poisson qu'ils prennent ?

Dans mon dernier rapport je mentionnais qu'une nouvelle industrie, liée à cette pêche, venait de s'introduire, la préparation des rogues de morue pour l'exportation. Cette préparation se faisait à Percé et à la Grande Rivière. Elle consiste à utiliser les œufs ou les rogues en les salant précisément de la même manière que la morue. Ces œufs étaient auparavant rejetés avec le reste des breuilles. Je suis certain que cette industrie a donné de jolis résultats l'an dernier, mais comme le poisson était d'une abondance extraordinaire pendant la saison passée, et que les bras manquaient, cette préparation a été complétement abandonnée. L'expérience apprendra néanmoins à nos pêcheurs que la préparation des rogues de morue peut se pratiquer en tout temps de la manière la plus profitable.

Pêche du Hareng.

Le hareng fait son apparition de bonne heure et en grands bancs à Gaspé et dans la Baie des Chaleurs. Les pêcheurs de Gaspé, de Pabos, de la Grande Rivière et de Port Daniel ne se livrent guère à cette pêche que pour la consommation locale, l'engrais de leurs terres et l'approvisionnement de boitte dont ils ont besoin pour la pêche de la morue. La pêche pour l'exportation ne se fait qu'à Maria, Carleton et Bonaventure. M. Petry, de Sligo, en Irlande, a fait un grand commerce de ce poisson pendant les cinq ou six dernières années. Repoussé par les glaces de la baie de Carleton, le hareng ne put y pénétrer en 1870, et pour des raisons qu'on ne connaît pas, la pêche a aussi manqué cette année, ce qui a causé des pertes sérieuses aux habitants de cet endroit, qui trouvent toujours un marché à leur porte et un acheteur libéral en M. Petry.

La pêche d'automne fut cependant meilleure, surtout dans la baie de Maria et dans Bonaventure ; M. Petry put exporter 11,000 quarts de poissons de ces deux endroits. Le blocus des ports de la Prusse ayant en partie arrêté ses exportations, ce monsieur ne put avoir qu'un bas prix pour son poisson en 1870 ; mais cet empêchement étant disparu, il espère que les profits de la saison courante lui permettront d'agrandir le cercle de ses affaires et de traiter ses pratiques avec la même libéralité qui a toujours distingué ses transactions passées.

Pêche du Maquereau.

Je parlerai dans un rapport spécial sur les devoirs remplis par *La Canadienne* comme goëlette de la police de marine, de la pêche du maquereau par les goëlettes étrangères. Nos pêcheurs ne s'adonnent guère à cette pêche, et elle a constamment diminué depuis 1869. Le poisson ne parut pas près de nos côtes, et il ne s'en prit guères plus de cent quarts dans la baie des Chaleurs. Il fut plus commun dans la baie de Gaspé, et la pêche donna 400 quarts

de plus que l'année dernière. La pêche à la morue est l'occupation constante de la population de cette division; cette espèce était si abondante et la prise du maquereau si peu élevé qu'il ne faut pas être surpris que nos pêcheurs ne se soient pas occupés de la pêche de ce dernier poisson.

Pêche du Saumon.

Si la pêche du saumon n'a pas l'importance commerciale de la pêche de la morue, elle est si populaire, elle a été protégée avec un zèle si efficace par le gouvernement et elle exige tant de soins et d'attentions, que je serais excusable de l'avoir placée dans ce rapport avant les autres pêches des comtés de Gaspé et de Bonaventure.

Vu le grand nombre de poissons qu'on remarqua sur les frayères l'automne dernier, on avait tout lieu de s'attendre à une pêche aussi fructueuse qu'en 1870, mais pour diverses raisons, ces espérances ne se sont pas pleinement réalisées. La fonte subite des neiges à la suite d'un printemps tardif, et les pluies continuelles du mois de mai, grossirent tellement les rivières que dans plusieurs, tels que les rivières York, St. Jean, Ristigouche et St. Anne des Monts, les rets ne se tendirent que fort tard et furent emportés aussitôt par la crue ou déchirés par le bois flottant, de sorte que le poisson était presque tout monté et rendu sur les frayères quand on put installer des filets convenablement. Telles sont les principales raisons auxquels on peut attribuer la diminution dans le rendement de la pêche cette année. Ce manque de succès a été surtout remarquable à St. Anne des Monts et dans les rivières de Gaspé et Pabos ; on s'en aperçut moins dans les rivières de Carleton, New Carlisle, Ristigouche et de la Madeleine. A Montlouis, la pêche a été excellente et en tout point égale à celle de l'an dernier, comme on peut s'en assurer en consultant les statistiques jointes à ce rapport.

Comme la pêche de 1870 fut une pêche exceptionnelle, on ne doit pas la prendre pour base de calcul. Cependant les statistiques font voir que la pêche de cette année a encore été très-bonne si on la compare avec celle des cinq années dernières, et je suis convaincu que sans les malheureuses causes signalées plus haut, les résultats auraient encore été meilleurs qu'en 1870. Les gardes-pêche locaux font rapport que les frayères sont couvertes d'individus reproducteurs, et comme on a vu l'alevin descendre des rivières en plus grand nombre que de coutume, on peut bien augurer de la pêche d l'année prochaine.

Le saumon ne fait pas son apparition partout en même temps. Il se montre d'abord au bassin de Gaspé, puis à Ristigouche et à port Daniel, et à une époque plus avancée de la saison le long de la côte de Gaspé. Le premier saumon s'est pris cette année au bassin de Gaspé, le 10 mai ; à Ristigouche, le 25 ; à port Daniel, le 5 juin ; à Montlouis et à Ste. Anne des Monts, le 18. On a remarqué que les saumons pris à Gaspé étaient beaucoup plus gros qu'à l'ordinaire.

Le saumon qui se prend à Gaspé est expédié à l'état frais à Québec, à Montréal et dans le Haut-Canada. M. Brown en acheta quatre-vingt-treize quarts pris à port Daniel, le mit en boîtes et l'expédia sur les marchés de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Les propriétaires des établissements où l'on met le saumon en boîtes à Campbeltown et à Dalhousie en achetèrent 239,000 livres de Ristigouche et des environs, et l'exportèrent aux Etats-Unis conservés dans de la glace ou en boîtes. Le reste a été consommé sur les lieux, ou expédié à Québec à l'état salé et vendu pour des provisions.

Le prix ordinaire du saumon frais est de cinq à sept centins la livre ; ce qui démontre l'immense avantage de ces établissements et quels services ils rendent à la population, qui peut ainsi disposer de son poisson avec beaucoup de profit et sans trouble aucun.

D'après les renseignements reçus j'ai lieu de fonder les plus grandes espérances sur les rivières de Gaspé, la petite et la grande Cascapédia et la Ristigouche, pour l'année prochaine. Le succès obtenu par les pêcheurs à la mouche fait clairement voir qu'il y a un grand nombre de saumons dans ces cours d'eau. Le nombre de saumons pris à la mouche dans la rivière Ristigouche fut de 250; de 50 dans la rivière Bonaventure, et de 103 dans la grande rivière Cascapédia. On rapporte que dans ces deux derniers cours d'eau le saumon a augmenté dans le rapport de cinq à un.

Il a été accordé quarante nouvelles licences de pêche à saumon, pendant les deux dernières années, dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure (trente dans Gaspé, et dix dans Bonaventure) ; on a dû en outre refuser un bien plus grand nombre de demandes car il en pleut, surtout du comté de Gaspé. Je considère qu'à cause de la diminution du produit de la pêche cette année, il ne serait que prudent, avant d'accorder de nouvelles licences, d'attendre une couple d'années afin de voir si l'état de choses s'améliorera. Il serait certainement à regretter que le succès de ce système de reproduction, qui a demandé tant de soins et de dépenses et auquel chacun porte intérêt, fût compromis par une augmentation injudicieuse du nombre de stations de pêche. En supposant que le rendement fût le même, il se trouverait divisé entre tant de personnes que nul n'en retirerait de profits, mais que tous au contraire se trouveraient à y perdre.

Les règlements concernant la pêche du saumon ont été bien observés ; il n'y a eu que deux violations de la fermeture hebdomadaire ; l'une des poursuites a été réglée par M. Mowat et l'autre est encore pendante.

Pêche de la Truite.

Comme j'ai déjà eu occasion de le mentionner dans mon dernier rapport, la pêche de la truite n'est d'aucune importance sur la côte de Gaspé. Il s'en prend quelques quarts ça et là, mais il n'y a guère que les amateurs qui s'en occupent. On a pêché cependant ce poisson avec des rets à Cap Chatte, à Bonaventure et à Cascapédia, mais avec peu de succès, pour les mêmes causes, qui ont porté atteinte à la réussite de la pêche du saumon.

Plusieurs personnes croient que la truite nuit au saumon, et que pour favoriser la reproduction de ce dernier poisson on doit détruire le premier autant que possible. J'ai mes doutes sur la justesse de cette théorie, et mon opinion se trouve partagée par des personnes versées dans la science de la pisciculture. Une mesure aussi extrême, selon moi, pèserait lourdement sur les familles qui n'ont pas d'autres moyen de vivre ou d'amusement, et d'ailleurs, l'augmentation constante et visible du saumon dans les cours d'eau les plus fréquentés par la truite est une preuve concluante que les deux espèces peuvent vivre et prospérer ensemble, et que si l'une détuit l'autre ce n'est que dans une certaine proportion et d'une manière qui ne peut être nuisible. Un examen attentif des frayères et des habitudes de ces deux espèces de poissons m'a convaincu que les causes de leur destruction venaient d'ailleurs et que celle-ci devait être l'œuvre du dard ou du braconnage. A moins de preuves convaincantes et fortes à l'encontre de mon opinion, je suis loin de recommander au département l'adoption de mesures aussi extrêmes que celles que l'on propose.

Pêche du Homard.

Cette pêche se fait l'automne dans la baie Cascapédia. Le homard y abonde, et la pêche en est facile et peu dispendieuse. Elle donne de l'emploi à un grand nombre de personnes, en même temps qu'elle est une source de richesses pour la population de l'endroit.

Le homard se met en boîtes de la même manière que le saumon ; le même matériel servant pour les deux espèces. La manière de les prendre est des plus simples : une boîte en bois ouverte à chaque bout est remplie d'appâts ; le homard y entre, attiré par l'appât, et y reste ; quand on juge que la boîte a été assez longtemps sous l'eau, on la retire, et le contenu est vidé dans une embarcation. M. Campbell est actuellement le seul qui pratique cette pêche dans la Baie des Chaleurs. Il a préparé 55,000 boîtes de homard cet automne.

Remarques sur le Commerce du Bassin de Gaspé.

Je suis redevable à Jos. Eden, Ecr., maître du hâvre, des informations suivantes sur les

exportations et le nombre des bâtiments déclarés à l'entrée et à la sortie au port de Gaspé pendant l'année 1871 :—

Provenance et destination.	A l'entrée.		A la sortie.		Exportations.		
	Avec chargement.	Sur lest.	Avec chargement.	Sur lest.	Nature du chargement	Quantité.	Valeur.
							$
Royaume-Uni.......	21	3	10	....	Morue sèche......qtx	19,408	71,871
					do verte... .brls	435	1,343
					Huile de poisson..gals	19,902	9,851
					Douves .... pds	955	29,488
					Autres bois de sciage.	....	4,618
Colonies de l'Amér.					Autres marchandises.	....	3,906
Britannique du N.	4	5	3	....	Morue sèche......qtx	40	160
					Bois de sciage	....	1,065
					Autres marchandises.	....	436
Indes Occidentales..	7	....	7	....	Morue sèche......qtx	8,848	36,222
					do verte ... .brls	445	1,114
					Bois de sciage	....	209
					Autres marchandises.	....	2,086
Etats-Unis	1	1	....	....	....	....	....
Espagne............	3	....	3	....	Morue sèche......qtx	27,688	117,312
Portugal...........	8	....	3	....	do ...... ,,	14,275	57,600
Italie.............	....	....	16	....	do ...... ,,	53,937	223,233
Brésil..............	2	1	6	....	do ...... ,,	18,276	86,535
Total....	46	10	48	....	Total....	....	$673,959

Cet état est, à ce qu'on croit, aussi correct que possible ; les marchands et autres ayant fourni toutes les informations en leur pouvoir. La valeur indiquée représente la valeur moyenne à Gaspé. L'état ne montre pas néanmoins l'exportation réelle de l'année, car outre le poisson, etc., exporté dans les pays étrangers, nos marchands expédient une quantité considérable de morue sèche à Halifax d'où elle est envoyée pendant l'hiver aux Indes Occidentales et au Brésil pour leur propre compte ; de plus, une grande quantité de poisson sec et vert, de morue et d'huile de baleine s'expédie à Québec et à Montréal. Outre cela, on estime que par suite de la perte de plusieurs bâtiments, il restera au port de Gaspé cet hiver au moins 26,000 quintaux de morue sèche.

Pour ce qui est des importations, il est difficile de se procurer des détails, mais leur valeur peut être en toute sureté estimée à $132,000 pour l'année courante, et ce montant serait encore plus élevé sans la perte d'un batiment destiné à ce port qui a péri avec un chargement général. Beaucoup d'effets dont il se fait ici une grande consommation, tels que bottes, souliers, étoffes, hardes, qu'on importait autrefois d'Angleterre, nous viennent maintenant presque tous de la Puissance. On ne peut obtenir aucune estimation du montant des achats de ces effets provenant de manufacture canadienne, ni du commerce de cabotage qui se fait sur nos côtes ; car on n'en tient pas compte à la douane ; mais il y a deux ou trois ans la valeur du commerce de cabotage à l'entrée dans ce port excédait $286,000 ; à cette époque, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick n'étaient pas réunis au Canada ; mais les importations de ces provinces étaient peu importantes, et le montant ci-haut représentait presque en entier la valeur de produits et d'articles manufacturés provenant de Québec et d'Ontario, ou de marchandises importées par des marchands canadiens.

Il faut aussi remarquer que s'il est resté une si grande quantité de poisson en magasin cela est dû en partie à ce que plusieurs navires ont fait naufrage en venant ou ont été forcés de retourner à leurs ports. Deux gros bâtiments du port de quatre à sept cent tonneaux, consignés à MM. Lowndes et frères et venant prendre un chargement de douves, ont fait naufrage en chemin et les deux charges attendent maintenant ici des bâtiments qui les prennent. M. Hyman a aussi en magasin pour environ £4,000 de poisson qu'il n'a pu expédier ; ce retard lui cause un grand désappointement.

NEW-CARLISLE.

L'état suivant indiquant la quantité de poisson exportée du port de New-Carlisle, ainsi que sa valeur, pendant l'année 1871, a été compilé d'états fournis par le percepteur des douanes de ce port.

Espèce de poisson.	Destination.	Quantité.	Valeur.	Quantité totale.	Valeur totale.
			$ cts.		$ cts.
Morue sèche, qtx	Angleterre	6,913	28,430 00		
do do	Amérique du Sud	28,212	126,860 00		
do do	Brésil	2,913	14,500 00		
do do	Bahia	1,463	6,500 00		
do do	Naples	8,981	34,410 00		
do do	Oporto	1,748	6,990 00		
do do	Indes Occidentales	16,158	42,529 00		
do do	Etats-Unis	347	1,388 00	66,735	261,607 00
Morue verte, do	Barbades	2	10 00		
do do	Naples	24	120 00		
do do	Amérique du Sud	4	18 00		
do do	Oporto	2	12 00		
do do	Angleterre	563	2,393 00	595	2,553 00
Saumon, brls	Etats-Unis	2	32 00		
do do	Barbades	2	20 00		
do do	Angleterre	3	45 00	7	97 00
Hareng, do	do	1,734	5,230 00		
do do	Naples	350	1,050 00		
do do	Amérique du Sud	181	545 00		
do do	Indes Occidentales	469	1,408 00		
do do	Etats-Unis	2,643	5,288 00	5,377	13,521 00
Hareng fumé, brls	do	18	5 00	18	5 00
Huile de poisson, galls	Angleterre	35,828	17,821 00		17,901 00
Peaux de loups-marins, No		80	80 00		
				35,908	$295,684 00

RÉCAPITULATION.

Exportations du trimestre finissant le 30 juin 1871	$72,278 00
do do 30 septembre 1871	74,548 00
do do 31 décembre 1871	138,858 00
	$295,684 00

SAUVAGES DE RISTIGOUCHE.

Lors de ma première visite à Ristigouche, dans le mois de mai, je fixai les limites des stations de pêche au saumon que le département avait accordées à ces sauvages à la place du privilége de faire avec certaine restriction la pêche au dard. Comme malheureusement ils n'avaient point de rets, ils n'ont pu exploiter ces stations, et on a cru devoir leur permettre de faire usage de leurs dards quelques semaines de plus. Ils parurent surpris d'apprendre qu'un droit qu'ils prétendent leur être assuré par traité leur était enlevé, et ce changement apporté à leurs habitudes ne parut leur plaire qu'à demi. Je fis mon possible pour leur faire comprendre que le nouveau mode de pêche leur serait plus avantageux, tout en leur donnant un plus grand profit

avec moins de travail et de fatigues; que, de cette manière, ils auraient plus de temps pour s'occuper de la culture de leurs terres, qu'ils auraient par là moins d'inquiétudes et s'assureraient des ressources pour leur vieillesse ; et je terminai en leur disant qu'ils ne devaient plus s'attendre à être traités comme des enfants gâtés.

Cette passion de la pêche au dard qui naît avec eux et se développe avec les années, est tellement enracinée dans leurs habitudes que plusieurs Sauvages furent complètement découragés en apprenant qu'on leur enlevait cette jouissance.

Le grand nombre de saumons qui monta dans la rivière Ristigouche et dans ses tributaires fut pour eux une grande tentation, et bien qu'il leur fût permis de pêcher dans certaines limites déterminées par le garde-pêche local (M. Mowat), il me dit avoir eu la plus grande difficulté à les empêcher de darder dans d'autres endroits que ceux qu'il leur avait indiqués et qu'il est sous l'impression qu'ils se sont livrés à la pêche au dard encore plus qu'en 1870. Ils avaient aussi de plus grandes facilités pour le faire, car M. Mowat, étant seul, ne pouvait se trouver partout en même temps. Lors de ma visite à Ristigouche cet automne, deux de ces Sauvages furent amenés devant moi, sous accusation d'avoir dardé du saumon. Ils furent trouvés coupables et mis à l'amende ; je fis en même temps savoir que ceux qui seraient pris en faute à l'avenir seraient traités avec la plus grande rigueur.

On ne devrait pour aucune raison permettre à ces Sauvages de darder le saumon, car ils peuvent toujours trouver assez d'ouvrage pour faire vivre leurs familles. Le temps est arrivé de mettre un terme à ce mode de pêche, qui fait autant de dommage aux Sauvages qu'aux rivières. Quel motif de plainte peuvent-ils avoir quand on leur accorde des places de pêche, des secours d'argent, qu'ils ont les récoltes de leurs terres et peuvent gagner de bons gages partout ? Je connais beaucoup de blancs qui ne sont pas si bien partagés.

Les Sauvages n'ont presque pas cultivé leurs terres cette année ; ils ont préféré aller travailler au chemin de fer Intercolonial, où ils pouvaient gagner jusqu'à deux piastres par jour.

A propos du peu de culture que font ces sauvages, il n'est pas nécessaire de répéter ici ce que j'ai déjà dit dans mon dernier rapport, au sujet de la manière dont sont distribués les secours que le gouvernement leur donne pour se pourvoir de grains de semence ; qu'il me suffise de dire que la plus grande partie de cet argent se dépense pour un tout autre objet. C'est au missionnaire qu'incombe la distribution de cet argent ; et comme on ne lui donne aucune instruction spéciale, afin d'éviter les querelles ou les insultes il est obligé de le diviser également entre les sauvages. Si on lui disait de faire une plus large part à celui qui a défriché ou amélioré sa terre, la chose aurait un résultat immédiat : le missionnaire ne craindrait plus rien ; l'argent serait distribué avec discernement et ne servirait pas à encourager la débauche et la paresse.

DIVISION DU LABRADOR.

Cette division s'étend de la pointe des Monts au Blanc Sablon. Elle n'a peut-être pas autant d'importance que celle de Gaspé, car on n'y peut faire la culture, mais ses pêcheries sont plus riches et plus variées. Outre les pêches qui s'exploitent sur la côte du sud, elle a les pêches du flétan, du hareng d'automne, de la baleine et du loup-marin. La côte est parsemée de havres sûrs et commodes.

Ces rivages furent fréquentés bien avant ceux de Gaspé, et même au quinzième siècle les Français et les Espagnols y possédaient des établissements de pêche situés sur la partie occidentale, où l'on voit les ruines d'anciennes fortifications, et d'anciens établissements, qui portent encore les noms de leurs fondateurs.

Il se fit de grandes fortunes dans l'exploitation des pêcheries de cette division, et il est étonnant de voir quel montant d'affaires s'y transige encore. En certains endroits, tels qu'à Moisic, St. Jean, la pointe aux Esquimaux et à Natashquan, les premiers établissements sont devenus des villages, dans lesquels il se fait beaucoup d'affaires en été.

La pêche est la seule ressource de la population de cette division ; mais presque toute la pêche, notamment celle de la morue, se fait par des étrangers. La partie occidentale de la côte est fréquentée surtout par les pêcheurs de Québec ; celle du Labrador proprement dite, par les pêcheurs des provinces maritimes et des Etats-Unis. Les trois grandes industries locales sont la pêche, le commerce et la traite des fourrures, à quoi il faut ajouter l'exploitation des mines de fer magnétique, qui tôt ou tard deviendra considérable. Il est vrai qu'il y a un autre métier auquel on s'adonne malheureusement trop, et qu'on devrait tâcher d'empêcher par tous les moyens possibles ; je veux parler de l'enlèvement des œufs de gibier sauvage ; mais comme je me propose de traiter ce sujet au long dans une autre partie de mon rapport, je n'en parlerai pas davantage ici.

Bien que ces trois sources de revenu n'aient pas donné des résultats également bons, la pêche de la morue a été si productive que toute la population s'en est ressentie ; le rendement de la pêche de la morue pendant les trois années dernières a été si abondant qu'il a fait oublier les privations de 1865, et j'ai remarqué avec plaisir que la population devenait plus prudente et plus économe.

Les Sauvages Montagnais et Naskapis habitent l'intérieur du Labrador. Ils vivent de chasse et de pêche, et ne viennent à la mer qu'une fois l'année ; ils sont d'un caractère doux et obligeant. Leur succès à la chasse n'est pas si grand qu'autrefois ; on croit que cela est dû à ce qu'ayant adopté notre manière de vivre, ils ont besoin d'une plus grande quantité de provisions et d'effets, ce qui les empêche d'aller aussi avant qu'autrefois dans les terres. Ces tribus ont beaucoup souffert l'hiver dernier, et l'on m'assure que trois familles sont mortes de faim.

Pêche du loup-marin d'automne.

Cette pêche, autrefois si lucrative, a grandement manqué l'automne dernier, puisqu'il ne s'est tué que 556 loups-marins entre Meccatina et Blanc Sablon, là où les chasseurs en tuaient autrefois des milliers. Leur peu de succès n'a pas cependant refroidi l'ardeur des chasseurs, car les loups-marins sont aussi nombreux qu'autrefois. Quand on considère l'énorme destruction qui s'en fait chaque printemps dans le golfe, il n'y aurait pas lieu de s'étonner si l'espèce en diminuait ou même disparaissait entièrement. Les loups-marins que l'on rencontre sur les glaces sont ceux qui remontent le golfe à l'automne.

Le mauvais temps et les vents contraires firent complètement manquer la chasse sur les bancs de glace attéris au rivage le long des côtes du Labrador. Certains pêcheurs de Bonne Espérance et de la baie de Bradore ont suivi l'exemple des habitants des îles de la Madeleine, qui poursuivent les loups-marins sur les glaces flottantes ; quelques-uns s'avanturèrent jusqu'à mi-chemin entre la côte du Nord et Terreneuve. Ils en tuèrent soixante-douze, et comme cette manière de faire la chasse leur plaît beaucoup, il est à présumer qu'elle se fera sur une plus grande échelle l'an prochain.

Chasse du loup-marin.

La chasse du loup-marin se fait principalement par les habitants de la Pointe aux Esquimaux, de Natashquan et de Kegashca. Vingt-deux goëlettes, montées par douze hommes chacune, partirent dès les premiers jours de mars et revinrent avec 8,209 loups-marins. Les pêcheurs sont satisfaits de ce résultat, bien que le succès n'ait pas été aussi grand que celui de l'année dernière.

Des années successives de pêche fructueuse ont donné un grand essor à ces trois endroits, qui n'avaient jadis que quelques habitants. Les maisons sont propres et commodes, et un air de prospérité semble régner dans chaque famille. L'expérience du passé a donné une bonne leçon à ces pêcheurs ; ils sont devenus prudents et songent à l'avenir, et la plupart ont des épargnes dans les banques, qui leur permettront de faire face aux mauvais jours, s'il s'en présente.

Pêche de la morue.

Il serait assez difficile de dire si la morue a été plus abondante sur la côte qu'en 1870, mais on peut assurer qu'il est impossible de la rencontrer en plus grand nombre qu'elle ne s'est présentée de la baie de la Trinité au Blanc Sablon. Cette rare abondance prit nos pêcheurs au dépourvu l'an dernier, et le manque de sel fut la cause d'une grande perte de temps et de poisson. Il est vrai qu'il y a eu du sel cette année, mais d'un autre côté, les brouillards et la pluie ont retardé la sècherie du poisson et occasionné de grandes pertes aux pêcheurs, surtout à ceux qui avaient plusieurs barges. Les profits auraient aussi été plus grands si le poisson n'eût pas été d'une qualité inférieure.

La morue se montra jusqu'à la Trinité et même plus haut. Les succès exceptionnels des deux dernières années ont fait que les pêcheurs qui avaient l'habitude de traverser au sud tous les automnes, ont hiverné sur la côte du nord, afin d'être sur les lieux au printemps. La pêche de la morue est bien plus facile sur la côte du nord qu'au sud ; elle se fait près de terre, et, en cas de tempêtes, il y a des hâvres sûrs tout près. Le pêcheur sur la côte du nord peut reposer la nuit ; il n'est pas troublé par la nécessité de s'approvisionner de boîte, car il en a toujours sous la main quand il part le matin ; tandis qu'au sud on passe souvent des nuits entières à la recherche de cet article indispensable. La durée de la pêche est néanmoins plus courte au nord qu'au sud ; elle commence plus tard le printemps et finit plus tôt l'automne. D'aussi grands avantages ne pouvaient échapper à l'attention des propriétaires des grands établissements de la baie des Chaleurs ; aussi plusieurs ont-ils bâti des magasins sur un aussi grand pied que ceux de la côte du sud, et de nouvelles bâtisses de dimensions convenables remplacent les anciennes, qui n'étaient que temporaires.

Outre les goëlettes des îles de la Madeleine et de la côte du nord, on calcule qu'au delà de 300 bâtiments venus des provinces maritimes et des Etats-Unis ont fait la pêche de la morue à Meccatina, à Bonne-Espérance et à la baie de Bradore, et en sont partis chacun avec un chargement d'environ 800 quintaux. Les marchands de la Nouvelle-Ecosse payaient la morue dix-huit chelins sterling le quintal, comptant ; à Natashquan et au-dessus, le prix courant a été $3.25. Le nombre de commercants qui fréquentent cette partie de la côte est maintenant si grand et la concurrence si active, qu'on peut s'y procurer les effets et les provisions aux mêmes prix que dans les villes, et même certains articles, à meilleur marché qu'à Québec.

Pêche du maquereau.

Le maquereau, qui avait abandonné les eaux de la côte du Labrador depuis quarante ans, a fait son apparition cette année en aussi grande abondance qu'autrefois. J'en ai vu prendre jusqu'à quatre ou cinq cents quarts d'un coup de seine à Bonne-Espérance et à Mécatina. Plusieurs goëlettes ont pris leur chargement aux Sept-Iles, où le maquereau est resté deux mois dans la baie pendant l'hiver. On en a pris bien plus que pour les besoins de la consommation locale en divers endroits de la côte ; mais les prix ont été très-bas. Il n'y a aucun doute que si la morue et le maquereau continuent de visiter les rivages de cette division en aussi grande abondance que cette année, la côte du Labrador prendra une importance qui pourra même dépasser celle de la division de Gaspé.

Pêche du hareng d'automne.

Les vingt goëlettes armées à Québec pour faire la pêche au hareng sur la côte du Labrador, ont eu un bon succès et sont revenus avec un chargement complet. Les prix ont été néanmoins peu élevés. Ceci est en partie dû à la mauvaise manière de préparer et saler le poisson, ce qui rend l'acheteur défiant et retarde la vente.

Pêche de la baleine.

Cette pêche est pratiquée principalement par des baleiniers de Gaspé, depuis nombre d'années par les membres des mêmes familles. Elle est pleine de dangers et de fatigues, et demande beaucoup de courage et d'énergie.

Les premiers qui s'y livrèrent furent des loyalistes des Ftats-Unis, qui étaient venus se fixer à Gaspé après la déclaration de l'indépendance, et qui avaient déjà fait cette pêche sur des bâtiments de la Nouvelle-Angleterre. Les enfants héritèrent des goûts de leurs pères pour ce genre de vie aventureux, mais bien que cette pêche fût très rémunérative autrefois, elle donne à peine assez maintenant pour indemniser des frais d'armement. La pêche a été meilleure cette année que les années dernières. Quatre goëlettes, qui ont été à la baie des Esquimaux et au cap Charles, ont rapporté 523 quarts d'huile de baleine.

De même que d'autres poissons qui fréquentent les eaux du golfe, les baleines avaient complètement disparu depuis quelques années. Elles sont probablement revenues pour les mêmes raisons qui ont ramené la morue et le maquereau ; elles ont été nombreuses cette année surtout près de Mingan, à la pointe sud-ouest d'Anticosti et aux Sept-Iles. On en a vu même un grand nombre dans la Baie des Chaleurs. Nul doute que si nos baleiniers fussent restés dans ces parages ils n'eussent fort bien réussi.

Pêche du flétan.

Cette pêche est peu pratiquée sur la côte du nord, même à Mingan où l'on rencontre ce poisson en grande abondance. On l'a pourtant faite cette année sur une plus grande échelle qu'à l'ordinaire. M. McKay et Warner bâtirent l'hiver dernier trois belles goëlettes pour la pêche du flétan. Ils éprouvèrent néanmoins tant de difficulté à trouver à Québec des matelots qui voulussent pêcher à la part, qu'ils furent forcés de faire venir des hommes des ports des Etats-Unis, où cette pêche se pratique. Leurs goëlettes prirent deux chargements chacune en fort peu de temps, et furent ensuite prêtes pour la pêche du maquereau, où elles réussirent également bien. Une de ces goëlettes se perdit quelque temps après à la côte de l'île du Prince-Edouard. La pêche du flétan est facile et peu dispendieuse ; je ne puis comprendre pourquoi les habitants de la Baie de la Trinité, qui ne peuvent pas toujours compter sur la morue, ne s'y livrent pas plus en grand.

Pêche du saumon.

Les places de pêche au saumon sont en grande demande sur la côte nord de même qu'au sud ; mais je dois dire à la louange des habitants de la côte nord qu'ils sont plus raisonnables dans leurs demandes.

Le rendement a été moindre que l'année dernière ; à Moisie et à St. Jean, la différence étant de la moitié ; à Mingan, Natashquan, Kegashca et St. Paul des deux tiers. Cette décroissance provient sans aucun doute de la crue des eaux dans les rivières, qui empêcha de tendre les rets de bonne heure et permit au poisson de se rendre sur les frayères beaucoup plus tôt. On comprendra tout de suite la vérité de cette assertion en remarquant que des cours d'eau comme les rivières Etamamiou, Washeecootai et Agwanus, qui sont peu profondes, ont donné plus que l'an dernier.

La pêche sur les rivages de la mer et en dehors des rivières a été aussi bonne qu'en 1870. D'après tous les rapports, les poissons se sont rendus en grand nombre sur les frayères. M. Holiday, dans l'opinion duquel j'ai la plus grande confiance, me dit n'avoir jamais vu autant de saumons remonter la rivière Moisie, et le garde-pêche local corrobore la chose. La pêche à la mouche a été excellente à Moisie, à St. Jean et à Natashquan ; on a pris jusqu'à quarante-deux saumons en un jour à la ligne. Les amateurs qui ont pêché à Mingan, à la Romaine et à Watsheeshoo, n'ont pas été tout-à-fait aussi heureux, ce qu'ils attribuent à la grande crue des eaux.

Il n'est pas douteux qu'il n'y ait eu des infractions à la loi des pêcheries de commises à la rivière Watsheeshoo en 1870, et que la faute en revient en premier lieu à la négligence du garde-pêche local, M. Prudent Fournier. Je connais néanmoins les coupables, et j'espère tôt ou tard pouvoir les punir. Grâce à sa diligence et à l'énergie qu'il a montré dans l'accomplissement de ses devoirs, le présent garde-pêche M. Sylvestre a pu empêcher le renouvellement d'actes semblables et sauver ce cours d'eau d'une dépopulation complète ; c'est pourquoi j'espère qu'il aura encore la surveillance de cette division, charge qu'il est éminemment propre à

remplir. Un homme actif et expérimenté comme lui est surtout nécessaire dans un endroit aussi sauvage, où il est souvent difficile, pour ne pas dire impossible, à *La Canadienne* d'arrêter. C'est une des côtes les plus dangereuses du golfe, et il n'y a ni havre ni abri d'aucune sorte. Il faut jeter l'ancre au large et faire bien attention de ne pas se laisser dériver à terre par le vent ou par la mer. Nous ne pouvons y arrêter que fort peu souvent, rarement plus d'une fois dans la saison. Les braconniers et violateurs de la loi peuvent voir notre goëlette à une grande distance et s'enfuir dans les bois, où nos recherches seraient inutiles.

C'est mon opinion, ainsi que celle du garde-pêche local, qu'on devrait permettre de tendre quelques rets dans la rivière Watsheeshoo et Corneille, afin de les protéger d'une manière efficace. Un homme fiable à qui l'on permettrait de tendre quelques brasses de rets et de prendre une certaine quantité de saumons, serait un gardien plus efficace que tous les gardes-pêche ensemble. Ayant intérêt à la protection de la rivière, il serait de la plus grande utilité au garde-pêche en empêchant le braconnage ou la pêche illégale. Les colons établis à l'embouchure de ces rivières sont pauvres, et une semblable permission leur serait du plus grand secours.

Je terminerai ici mes remarques sur la saison de pêche de 1871, les bornes de ce rapport ne me permettant pas d'entrer dans de plus longs détails sur les richesses inépuisables de nos eaux, ni de faire voir quels changements il en résulterait pour notre vieux Québec si on appréciait à leur juste valeur l'importance et les avantages de nos pêcheries. Espérons néanmoins que ce temps viendra, et que ces grandes richesses ne seront pas toujours le partage exclusif de nos voisins des provinces maritimes ou des pêcheurs des Etats-Unis.

Québec a été presque stationnaire durant ces dix dernières années; les classes ouvrières demandent de l'ouvrage à grands cris, les chantiers de construction sont abandonnés, et pourtant nous avons d'habiles charpentiers. Le développement efficace de nos pêcheries ne ferait-il pas revivre Québec et ses chantiers de construction? La construction des navires est à bas prix, nos ouvriers sont forts, vigoureux et entreprenants; ils naissent matelots. Nous ne sommes qu'à quatre jours de marche des endroits de pêche; pourquoi ne pas nous livrer à une industrie qui enrichit nos voisins, bien qu'ils aient à lutter contre des difficultés que nous n'avons pas à combattre? L'exemple donné le printemps dernier par des constructeurs entreprenants tels que MM. McKay et Warner, aura, je l'espère un bon effet, et les voyages fructueux que firent leurs bateaux devra stimuler l'énergie de nos constructeurs.

Comprenant tout le profit qu'on pouvait réaliser de telles entreprises, les capitaines Joncas, de Berthier, et Durant, du Cap St. Ignace, armèrent l'an dernier deux goëlettes pour la chasse du loup-marin et la pêche de la morue sur les bancs. Malgré les difficultés qu'on rencontre toujours dans des entreprises de ce genre, leur énergie fut couronnée de succès, et ils se proposent de recommencer à la saison prochaine. On ne peut trop recommander un pareil exemple, et nos armateurs ne pourraient faire mieux que de placer leurs capitaux dans des entreprises de ce genre. Maintenant que nous pouvons expédier notre poisson franc de droit sur les marchés des Etats-Unis, on ne pourrait choisir un meilleur temps. Profitons donc hardiment du nouveau débouché qui se présente, cueillons la moisson de nos mers, et nous nous apercevrons bientôt que le nouveau traité est plus avantageux qu'on ne le pense. Tout en nous donnant la richesse et en améliorant le sort des populations de nos villes, ces entreprises formeront une pépinière de bons marins qui deviendront les défenseurs de leur pays et l'honneur du Canada. Qui sait les difficultés que l'avenir prépare à notre jeune pays; il peut surgir des évènements qui demanderont toute notre force et toute notre énergie; ces matelots accoutumés au travail et aux périls deviendront alors ses défenseurs!

GIBIER SAUVAGE DU GOLFE ST. LAURENT.

Avant de terminer ce rapport je crois de mon devoir de dire quelques mots sur la destruction illégale qui se fait du gibier sauvage au milieu des îles du golfe St. Laurent.

J'ai déjà, en diverses circonstances, attiré l'attention du département sur ce sujet, mais comme le mal augmente au lieu de diminuer, je suis forcé d'y revenir. Le vol des œufs de ces oiseaux se fait principalement par des goëlettes de la Nouvelle-Ecosse; le résultat est qu'on

remarque une grande diminution dans le nombre des oiseaux fréquentant le golfe, et si l'on ne prend des mesures expéditives pour mettre un terme à ces pratiques abusives le jour viendra où ces oiseaux, autrefois si abondants, auront complètement disparu.

A part l'air de gaieté qu'ils donnent à cette partie aride de la côte nord, il y a une autre raison pour demander leur conservation. Ils fournissent une nourriture qui ne coûte rien, et la vente de la plume permet à plus d'une pauvre famille de se procurer les provisions de l'hiver. Lorsque les lois de chasse étaient administrées par la division des pêcheries du bureau des terres de la couronne, *La Canadienne*, pouvait, sans faire de dépenses spéciales, opérer un grand bien en chassant ou en appréhendant même ces voleurs d'œufs venus de la Nouvelle-Ecosse et d'ailleurs. Depuis la confédération des provinces, ces lois sont dans le domaine du gouvernement local et ne valent guère mieux qu'une lettre morte. Je suis d'opinion qu'il est de la plus haute importance de prendre quelque mesure, afin que l'officier commandant *La Canadienne* ou les gardes-pêches locaux reçoivent autorisation du gouvernement local de mettre un terme à cette aveugle destruction ; autrement l'extinction complète de ces oiseaux n'est qu'une question de temps.

J'ai l'honneur d'être Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

N. LAVOIE.

L'Islet, 31 décembre 1871.

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, aux Monts jusqu'au Blanc Sablon

COMTÉ

Noms des lieux de peche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de sei. à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêches en fascines	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Cap Chatte....	2	54	....	4	108	15	1	..	..	1	1	....	..	....	89	40	30	2	....	2700	286
Ste. Anne des Monts..	3	128	....	10	256	....	..	..	..	2	2	....	..	....	237	70	30	3	....	4460	1220
Ruisseau à Rebours........	..	5	3	...	8	....	..	..	..	...	..	....	..	....	7	.....	...	..	....	160	40
Rivière Claude.	..	9	6	...	15	....	..	..	..	...	..	....	..	....	15	.....	...	..	....	400	50
Rivière à Pierre	..	7	4	...	13	....	1	..	..	...	..	....	..	....	13	50	...	..	....	350	70
Mont Louis....	..	28	22	...	52	18	..	..	..	2	..	....	..	2	52	100	...	..	....	1400	300
Anse pleureuse et rivière des Olives.......		6	....	...	14	....	..	..	..	...	..	....	..	....	14	70	...	..	....	300	50
Gros Mâle.....	..	4	4	...	8	....	..	..	..	...	..	....	..	....	8	150	...	..	....	200	50
Manche d'Epée	..	8	7	...	15	....	..	..	..	...	..	....	..	....	15	60	...	..	....	300	20
Riv. Madeleine.	..	1	1	...	2	....	..	..	..	....	..	....	..	1	1	150	...	..	....	,,	......
Grande Vallée.	..	38	5	...	26	21	..	..	..	1	..	....	..	10	8	.....	...	..	....	1900	600
Petite Vallée ..	..	4	2	...	8	5	..	..	..	...	..	....	..	....	8	.....	...	..	....	200	90
P'te à la Frégate	..	7	7	...	14	7	..	..	..	...	..	....	..	....	11	.....	...	..	....	300	80
Petite Anse....	..	7	7	...	14	17	..	..	..	...	..	....	..	....	17	.....	...	..	....	400	150
Grand Cloridorme	..	8	8	...	16	8	..	..	..	...	..	....	..	....	15	.....	...	..	....	400	200
PetitCloridorme	..	7	11	...	14	7	..	..	..	...	..	....	..	....	20	.....	...	..	....	550	200
Pointe Sèche ..	..	11	12	...	22	13	..	..	..	...	..	....	..	....	18	40	...	..	....	700	200
Grand Etang ..	..	20	10	...	40	24	..	..	..	2	1	....	..	5	50	.....	...	..	....	2000	400
Anse à Valeau.	..	6	6	...	12	6	..	..	..	2	..	....	..	2	12	.....	...	..	....	300	150
Pointe Jaune ..	..	6	6	....	12	6	..	..	..	...	..	....	..	....	12	.....	...	..	....	350	150
Echouerie	..	4	4	...	8	4	..	..	..	...	..	....	..	2	8	.....	...	..	....	300	100
Petit Cap......	...	12	12	...	24	12	..	..	..	...	..	....	..	....	24	.....	...	..	....	700	200
Pet.r.au Renard	..	12	12	...	24	12	..	..	..	3	..	....	..	2	24	.....	...	..	....	900	300
R.auRenardN.O	..	17	17	...	34	20	..	..	..	6	1	....	..	12	40	.....	...	..	....	1300	400
,, E...	..	24	24	...	48	30	..	..	..	6	1	....	..	8	60	.....	...	..	....	1800	600
Anse à Fugére .	..	3	3	...	6	3	..	..	...	1	..	....	..	....	6	.....	...	..	....	200	80
Anse à Griffin.. N. O	..	14	14	...	24	14	..	..	..	4	1	....	..	8	38	.....	...	..	....	1200	400
Anse à Griffin, E	..	12	12	...	24	12	..	1	..	2	1	....	..	6	30	.....	...	..	....	1000	300
Trois-Ruisseaux	..	3	3	...	6	3	..	..	..	...	..	....	..	1	6	.....	...	..	....	225	75
Anse Jersey...	..	3	3	...	6	3	..	..	..	2	..	....	..	2	6	.....	...	..	....	200	50
Anse à Louise...	..	8	8	...	16	8	..	..	..	2	..	....	..	4	16	.....	...	..	....	600	200
Cap des Rosiers	..	20	20	...	40	40	1	..	..	6	2	....	..	10	50	.....	...	..	....	1400	400
De l'Anse St. George à Ship Head	..	40	20	...	70	30	..	..	1	2	1	....	..	10	35	.....	...	..	....	60	30
Grande Grève..	6	40	20	36	60	30	1	1	2	4	4	....	..	20	40	.....	...	..	....	60	20
Petit Gaspé....	..	20	20	...	30	....	..	..	..	4	4	....	..	4	20	.....	...	..	....	60	......
Cap aux Os....	..	10	20	...	15	....	..	..	..	...	..	....	..	10	20	25	...	..	....	40	......
Péninsule......	2	1	20	12	....	....	..	..	..	...	..	....	6	12	42	.....	...	..	....	......	......
Baie N. O......	2	2	50	...	20	....	..	..	..	...	..	....	..	5	6	54	...	..	....	......	......
Bassin de Gaspé et Riv. York.	1	6	40	4	24	....	..	1	1	...	..	....	..	2	8	1500	...	..	....	......	.....
Anse auHomard	1	....	4	3	4	...	..	..	..	...	..	....	..	....	4	518	...	..	....	......	......
Sandy Beach ..	6	6	30	24	42	4	..	..	..	1	1	....	..	6	20	56	.	..	....	20	10

îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, depuis la Pointe des
y compris l'île d'Anticosti.

DE GASPÉ.

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qtx d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Bottes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguilles.	Barils de langues et noues de morue.	Galls d'huile de loup-m.	Galls d'huile de baleine.	Galls d'huile de marsouin.	Galls d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue	Remarques.
30	...	2	6	...	...	5	...	6	7	...	3	...	...	40	1414	300	...	...	...	...	
30	...	11	28	...	...	2	...	14	6	...	10	3	...	82	3866	...	...	...	...	...	
...	...	4	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	200	...	...	...	...	...	
...	...	6	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	400	...	...	...	...	...	
...	...	4	10	...	...	...	...	3	1	...	...	...	...	...	320	...	...	...	...	...	
...	...	12	25	...	...	...	...	13	3	...	...	...	...	...	1300	...	...	...	...	...	
...	...	10	10	...	...	...	...	14	12	...	...	...	...	...	250	...	...	...	...	...	
...	...	15	15	...	...	...	...	11	...	...	...	...	...	...	200	...	...	...	...	...	
...	...	15	20	...	...	...	...	5	...	...	...	...	...	...	300	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	16	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	9	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1180	...	...	...	...	...	
...	...	3	12	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	220	...	...	...	...	...	
...	...	6	12	...	...	20	...	...	...	...	1	...	...	...	200	...	...	...	...	...	
...	...	6	12	...	...	10	...	...	...	...	2	...	...	...	250	...	...	...	...	...	
...	...	8	16	...	...	4	...	...	...	...	2	...	...	...	500	...	...	...	...	...	
...	...	4	8	...	...	4	...	...	...	...	3	...	...	...	600	...	...	...	...	...	
...	...	5	12	...	...	4	...	...	...	...	3	...	...	...	750	...	...	...	...	...	
...	...	4	20	...	...	...	...	...	3	...	25	...	...	...	2000	...	...	...	...	...	
...	...	4	6	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	400	...	...	...	...	...	
...	...	4	12	...	...	6	...	...	...	...	3	...	...	...	400	...	...	...	...	...	
...	...	10	8	...	...	6	...	...	...	...	1	...	...	...	350	...	...	...	...	...	
...	...	6	22	...	...	6	...	...	...	...	3	...	...	...	720	...	...	...	...	...	
...	...	4	30	...	...	4	...	...	...	...	4	...	...	...	1000	...	...	...	...	...	
...	...	12	60	...	...	12	...	...	...	...	5	...	...	...	1500	...	...	...	...	...	
...	...	7	70	...	...	7	...	...	...	...	6	...	...	...	2000	...	...	...	...	...	
...	...	3	6	...	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	220	...	...	...	...	...	
...	...	7	40	...	...	4	...	...	...	...	1	...	...	...	1400	...	...	...	...	...	
...	...	4	60	...	...	6	...	...	...	...	1	...	...	...	1120	...	...	...	...	...	
...	...	3	6	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	...	250	...	...	...	...	...	
...	...	4	6	...	...	2	...	...	...	...	1	...	...	...	200	...	...	...	...	...	
...	...	6	16	...	...	4	...	...	...	...	1	...	...	...	650	...	...	...	...	...	
...	...	12	60	...	...	8	...	...	...	...	5	...	...	...	1500	...	200	...	...	...	
...	...	30	120	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3600	...	...	...	...	...	
...	...	50	100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3000	...	...	...	...	...	
...	...	35	50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	900	...	...	...	...	...	
...	...	40	50	...	...	...	...	24	...	...	...	...	...	...	4300	...	...	...	...	...	
...	...	70	20	...	...	...	...	49	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	40	20	...	...	...	...	60	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	30	...	...	...	...	...	100	...	...	...	...	4500	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	8	10	...	...	...	...	36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	200	80	...	...	...	...	60	...	...	...	...	1200	...	180	...	...	...	...	...	

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquer.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de bar. de rets à truite.	No. de pêches en fascine.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Douglastown ..	1	40	20	4	70	20	1	..	..	2	2	....	..	6	40	25	...	..	....	46	30
An.auLoup-ma.	..	8	8	...	16	6	..	..	..	1	1	....	..	....	10	180	...	..	....	50	40
Belle Anse	..	27	20	...	50	8	..	..	..	2	1	....	..	5	20	.....	...	..	....	50	40
Pointe St. Pierre	5	42	40	50	84	26	1	5	4	7	6	....	..	10	40	180	...	..	....	200	160
Malbaie	1	39	30	3	70	20	1	..	..	4	1	....	..	15	40	240	...	..	....	200	160
Barachois	2	10	10	6	20	10	..	..	..	5	1	....	..	6	10	600	...	..	....	200	160
Coin du Banc..	1	15	15	4	30	10	2	..	..	7	1	....	..	10	6	125	...	..	....	200	160
Ile Bonaventure	..	41	25	...	82	60	..	..	..	3	..	....	8	18	109	.....	...	..	....	4350	700
Anse à Beaufils	..	41	20	...	82	60	..	..	..	11	..	....	..	6	120	.....	...	..	....	3690	2050
Anse du cap....	..	37	20	...	74	40	..	..	..	7	..	....	..	5	90	.....	...	..	....	2960	1650
Percé	..	128	90	...	256	210	..	..	..	13	..	....	..	12	320	.....	...	..	....	12800	3500
Cap Désespoir..	..	18	10	...	36	25	..	..	..	3	..	....	..	7	40	.....	...	..	....	14400	900
Petite Rivière...	..	24	20	...	48	28	..	..	..	4	..	....	..	4	65	.....	...	..	....	1800	960
Grande Rivière.	..	97	30	...	194	100	..	..	..	10	..	....	..	6	200	60	...	..	....	5820	3880
Pabos	..	72	46	...	144	82	..	..	..	12	..	....	..	4	160	270	...	..	....	3960	2000
Newport	..	75	34	...	150	86	..	..	..	8	..	....	..	6	154	40	...	..	....	5250	3000
	33	1347	921	160	2584	1163	9	8	8	152	33	....	14	264	1932	4286	60	5	....	63111	28961

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

GASPÉ.—*Suite.*

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qt'x d'aigrefin (haddock.)	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-m.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin.	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.	Remarques.
....	....	30	100	....	..	...	..	30	....	..	...	.....	....	....	3000	....	.....	...	....	...	
....	....	20	20	....	..	...	..	7	....	..	...	....	.....	....	360	....	.....	...	....	...	
....	....	20	50	....	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1500	....	.....	...	....	...	
....	....	30	100	....	..	...	..	8	....	..	...	.....	.....	....	3000	....	.....	...	....	...	
....	....	10	70	....	..	...	..	30	....	..	...	.....	.....	....	1800	....	.....	...	....	...	
....	....	....	40	....	..	...	..	56	....	..	...	.....	.....	....	1200	....	.....	...	....	...	
....	....	....	40	....	..	....	..	18	....	..	...	.....	.....	....	1500	....	.....	...	....	...	
....	....	5	50	....	..	2	..	.....	....	..	8	.....	.....	....	3550	....	.....	.. .	..	40	
....	....	20	200	....	..	5	..	.....	....	..	20	.....	.....	....	4020	....	.....	...	....	...	
....	....	10	120	....	..	2	..	.....	....	..	15	.....	.....	...	3250	....	.....	...	....	...	
....	....	15	200	...	..	5	..	2	....	..	25	.....	.....	....	11400	....	.....	...	....	160	
....	....	20	150	....	..	3	..	.....	....	..	15	.....	.....	....	1640	....	.....	...	....	15	
....	....	10	200	....	..	2	..	.....	....	..	12	.....	.....	....	1930	....	.....	...	....	15	
....	....	15	300	....	..	20	7	.....	....	...	20	.....	.....	....	6790	....	.....	...	...	120	
....	....	10	400	....	..	5	37	.....	....	..	20	.....	.....	....	4172	...	.....	...	....	20	
....	....	40	200	...	..	35	3	.....	....	..	40	.....	.....	....	5780	....	.....	...	....	80	
60	....	968	3328	....	..	197	47	460	34	..	257	3	18000	122	92382	300	200	...	....	604	

STATISTIQE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces ee filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêches en fascines.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Anse au Gascon	..	68	9	...	141	....	..	..	..	3	..	....	..	....	60	40	..	..	....,	925	1135
Anse à la Barbe	..	18	10	...	46	....	..	..	..	2	..	....	..	....	18	40	..	..	....	310	315
Port Daniel....	..	78	6	...	156	....	..	..	..	6	..	...	..	....	80	320	..	..	....	2000	1110
De la pointe au Loup-Marin à la pointe S. O. Port Daniel ..	..	4	36	...	44	....	..	..	..	4	..	....	..	....	40	.....	..	..	....	559	250
Chigouac......	..	14	....	...	28	....	..	..	..	1	..	....	.	....	24	.....	..	..	....	105	140
Nouvelle	..	37	....	...	114	....	..	..	..	3	..	. .	..	....	65	.....	..	..	....	960	625
Pasbébiac	.	31	....	...	62	....	..	..	..	10	..	....	..	....	26	30	...	..	....	200	525
New Carlisle ..	..	33	33	...	66	226	..	..	19	...	16	....	..	53	33	.....	..	..	....	990	835
Grand et Petit Bonaventure	..	64	64	...	128	80	..	..	25	...	14	....	..	64	64	384	30	..	....	2410	1700
De la rivière au Capelan au G'd Cascapédia ...	..	10	10	...	20	10	..	..	..	...	1	....	.	7	10	1674	..	..	....	250	150
Maria	..	5	25	...	33	....	...	..	..	14	..	....	..	....	200	2718	..	3	....	60	......
Carleton	..	4	26	...	32	....	..	..	..	14	..	....	..	....	18	1812	..	2	....	40	......
Nouvelle	..	1	15	...	20	. ..	..	..	..	12	..	....	..	....	40	906	..	..	....	......	......
Maguasha	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	..	..	....	......	......
Pte. à Fleurant.	..	....	2	...	4	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	600	..	..	....	......	......
Ruisseau à l'Anglais.........	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	..	..	. ..	......	......
Pt. Escuménac.	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	..	..	....	......	......
Pte. à la Garde.	..	....	1	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	190	..	..	....	......	......
Pte.de la Bat'rie	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	...	....	....	150	..	..	....	......	......
Petite Batterie.	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	75	..	..	....	......	......
Pte. de la Croix	..	....	1	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	200	..	..	....	......	......
Pte. à Bourdon.	..	....	2	...	3	....	..	..	...	...	..	....	..	....	....	450	..	..	....	......	......
Total....	..	365	241	...	906	....	.	..	44	68	31	...	..	124	844	10039	30	5	...	8800	6795

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

BONAVENTURE.

#	Espèces de poissons pêchés.											
	Qt'x d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.
1	....	....	....	200	....	..	...	..	5	....	..	...
2	....	....	....	80	....	..	...	..	3	....	...	...
3	....	....	25	1000	...	..	...	..	82	....	...	...
4	....	....	...	600	....	..	...	..	.....	....	...	...
5	....	....	....	100	....	.	...	..	.....	....	...	...
6	....	....	....	300	....	..	...	..	.....	....	...	...
7	.. .	....	....	.....	....	..	...	..	5	....	...	...
8	60	14	20	550	....	..	...	..	.....	....	...	5
9	85	16	30	2000	1500	..	...	..	4	1	...	10
10	6	3	2	1150	650	..	...	..	67	....	...	...
11	....	....	14	3500	40	..	...	..	109	....	5	...
12	....	....	15	2300	45	..	...	..	68	....	5	...
13	....	....	1	600	....	..	...	..	32	....	...	...
14	....	...	....	.....	....	..	...	..	13	....	...	...
15	....	....	....	.....	....	..	...	..	40	....	...	...
16	....	...	....	.....	....	..	...	..	2	....	...	...
17	...	....	....	.....	....	...	...	..	2	....	...	...
18	....	....	....	.....	....	..	...	..	4	....	...	...
19	....	....	....	.....	....	..	...	..	8	....	...	...
20	....	....	....	.....	....	.	...	..	3	....	...	...
21	....	....	....	.....	....	..	...	..	20	....	...	...
22	....	....	....	.....	....	..	...	..	8	....	...	...
Total	151	33	107	12380	2235	..	...	..	474	1	10	15

#	Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					Remarques.
	Galls. d'huile de loup-marin.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin.	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.	
1	.....	....	....	2000	....	150	...	.....	...	
2	.....	....	....	650	....	250	...	.....	...	
3	.....	....	....	2900	....	400	...	.....	...	
4	.....	....	....	700	200	300	...	.....	...	
5	.....	...	....	220	....	.....	...	.....	...	
6	...	....	....	1500	....	.....	...	.....	...	
7	.....	. ..	....	700	....	.....	...	.....	...	
8	.....	....	....	930	....	2500	...	.....	...	
9	.....	....	....	2100	160	3000	...	260	...	
10	.....	....	....	65	....	300	...	.....	...	
11	.....	....	....	40	250	200	...	.....	...	Homards, 55,000 lbs.
12	.....	....	....	22	200	180	...	.....	...	
13	.....	....	....	......	250	82	...	.....	...	
14	.....	....	....	......	...	.....	...	.....	...	
15	. ..	....	....	......	....	.....	...	.....	...	
16	.....	....	....	......	....	.....	...	.....	...	
17	.....	....	....	......	....	.....	...	.....	...	
18	.....	....	....	....	....	.....	...	.....	...	
19	.....	....	....	......	....	.....	...	.....	...	
20	.....	....	...	......	....	.....	...	.....	...	
21	.....	....	....	......	....	.....	...	.....	...	
22	.....	...	....	......	....	.....	...	.....	...	
Total	.....	....	....	11827	1060	7363	...	260	...	

Statistique des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

ILES DE LA

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de br. de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêche en fascines.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Ile Amherst.																					
Baie de Plaisance	8	55	19	10	160	86	..	..	1	3	..	....	..	155	10	....	...	..	790	2480	22
Bassin	..	19	....	...	46	46	..	..	..	..	..	....	..	44	25	....	...	..	....	1070	136
Anse au Moulin	..	13	....	...	30	28	..	..	..	..	..	....	..	102	20	....	...	..	....	755	114
Anse à la Cabane	..	38	....	...	85	68	..	...	..	..	..	....	..	47	40	....	...	..	....	2305	272
Cap Ouest	..	3	....	...	7	2	..	..	..	..	..	....	..	1	3	....	...	..	....	180	24
Ile des Meules.																					
Etang du Nord	..	42	....	...	94	87	..	..	..	..	..	....	..	7	5	....	...	..	..	4058	652
Cap Mull	..	10	....	...	27	4	..	..	..	..	..	....	..	....	....	....	...	..	....	40	......
Ile Allright.																					
Havre des Maisons	12	39	45	6	146	17	..	..	...	4	...	....	..	7	8	....	...	..	1876	5046	......
Coté Ouest de la Grande Entrée	..	4	....	...	9	6	..	..	..	..	..	....	..	4	....	....	...	..	....	45	......
L'Anse à Elie	..	14	....	...	36	14	..	..	..	..	..	....	..	4	9	....	...	..	....	233	.....
L'Echourie	..	4	....	...	11	4	..	..	..	..	..	....	..	4	1	....	...	..	....	43	......
Pointe Basse	..	2	....	...	6	2	..	..	..	..	..	....	..	....	2	....	...	..	....	25	......
South Beach	..	31	....	...	64	36	..	..	..	..	..	....	..	17	19	....	...	..	....	742	......
Ile Coffin et Grosse Ile.	..	27	....	...	57	30	..	..	..	..	..	....	..	1	21	....	...	..	....	536	20
Ile Bryon	..	6	....	...	14	8	..	..	..	..	..	....	..	5	4	....	...	..	....	170	.....
Ile d'Entrée	..	6	....	...	12	10	..	..	..	..	..	....	..	15	1	....	...	..	....	65	......
	20	313	64	16	804	448	..	..	1	7	..	....	..	412	168	.....	...	.	2656	17793	1240

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

MADELEINE.

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qtx d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Galls d'huile de loup-m.	Galls d'huile de baleine.	Galls d'huile de marsouin.	Galls d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue	Remarques.
....	....	1018	457	...	..	...	..	.....	....	...	...	5110	.....	....	1674	....	.....	...	....	...	
....	....	135	214	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	539	....	.....	...	....	...	
....	....	246	142	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	460	....	.....	...	....	...	
....	....	133	418	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1351	....	.....	...	....	...	
....	....	9	25	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	105	....	.....	...	....	...	
....	....	18	422	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	2025	....	.....	...	....	...	
....	....	154	100	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	20	....	.....	...	....	...	
....	....	140	96	...	..	...	...	.....	....	...	...	7450	.....	....	3418	....	.....	...	....	...	
....	....	102	55	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	24	....	.....	...	....	...	
....	....	351	182	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	114	....	.....	...	....	...	
....	....	75	15	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	24	....	.....	...	....	...	
....	....	35	20	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	15	....	.....	...	....	...	
....	....	960	322	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	370	....	.....	...	....	...	
....	....	855	623	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	206	....	.....	...	....	...	
....	....	205	27	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	80	....	.....	...	....	...	
....	....	36	20	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	28	....	.....	...	....	...	
....	....	4472	3178	...	..	...	..	.....	...	...	...	12560	.....	....	10453	....	.....	...	....	...	

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure.

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	Nombre de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truites	No. de pêches en fascines.	No. de loup-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Pointe des Monts	..	2	2	3	3	....	..	..	..	..	..	....	2	....	....	100	500	..	....	18	20
Baie de la Trin.	..	3	2	6	6	....	..	..	..	..	..	....	4	....	....	120	600	..	....	16	24
Riv. de la Trin.	..	....	....	...	....	....	..	..	..	..	..	....	..	....	....	....	...	..	....	......	......
Riv. de la Trin. (en dehors)	..	1	....	...	2	2	..	..	..	..	..	....	2	....	....	150	84	..	....	50	30
Ile au Caribou.	...	1	2	...	4	....	..	..	..	..	..	....	3	....	....	70	...	..	....	......	40
Anse des Morts.	..	...	....	...	....	...	..	..	..	..	..	....	..	....	....	30	...	..	....	......	......
Iles aux Œufs..	..	....	....	...	....	....	..	..	..	..	..	....	..	....	....	30	...	..	....	......	......
Riv. Pentecôte.	...	1	1	...	4	....	..	..	..	..	..	....	3	....	....	40	...	..	....	20	90
Riv. Ste. Marguerite	1	3	2	...	6	3	..	..	..	...	..	....	..	....	....	90	...	..	....	75	200
Sept Iles	..	3	6	...	6	6	..	8	6	...	..	....	..	....	....	40	...	..	....	125	100
Pte. au Jambon	1	2	3	3	4	3	..	1	2	...	..	....	..	....	....	40	...	..	....	100	250
Rivière Moisie (en dedans)..	2	3	15	9	66	7	..	..	1	2	..	....	..	....	....	6000	20	..	....	700	600
Rivière Moisie (en dehors)	..	29	19	8	57	32	..	10	11	4	..	....	..	....	....	120	...	..	....	1300	1600
Pigou	..	11	5	...	22	5	..	..	..	...	..	....	..	....	....	40	...	..	....	744	207
Riv. Shallop...	..	4	2	...	8	4	..	..	..	...	1	....	..	....	....	....	...	..	....	430	40
Anse Gibralar.	..	18	6	...	36	19	2	1	..	3	1	....	..	2	2	....	...	..	....	1666	250
Riv. Sheisdrake	..	18	8	...	36	21	2	..	..	...	3	....	1	1	....	80	...	..	....	1300	60
Shelsdrake B'ch	..	12	6	...	24	13	2	..	..	...	2	....	..	....	....	30	...	..	....	1660	90
Anse Primrose.	..	3	2	...	5	....	..	..	..	1	1	....	..	....	2	....	...	..	....	229	20
Riv. au Tonnerre	..	25	8	...	48	40	3	2	..	2	1	....	..	1	4	30	...	..	....	3715	95
Ridge Point...	..	11	2	...	22	12	..	..	..	1	1	....	..	....	....	....	...	..	....	1360	......
Anse Rambler.	..	56	16	...	102	88	..	..	..	3	4	....	..	....	4	30	...	..	....	8417	340
Magpie..	..	19	11	...	33	22	..	..	..	...	7	....	..	....	7	....	...	..	....	3251	385
Riv. Magpie...	.	2	4	...	3	....	..	..	..	2	1	....	..	....	3	80	...	..	....	50	......
P. aux Esquim'x	14	38	14	127	....	....	..	..	4	2	..	....	..	....	....	....	...	..	5000	5166	......
Riv. Jupitagan.	..	1	1	...	2	....	..	..	..	...	1	....	..	....	....	90	...	..	....	30	10
Riv. Mingan...	..	....	3	...	....	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	200	...	..	....	......	......
Havre	...	....	....	...	...	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	....	...	..	....	......	......
Longue-Pointe.	..	45	16	...	89	44	..	..	2	...	7	....	..	....	3	60	...	..	....	12874	1290
Riv. St. Jean..	..	57	30	...	119	73	1	..	2	...	6	....	..	....	6	1600	45	..	....	6843	746
Riv. Nabispi...	..	1	2	...	4	2	..	..	..	...	..	....	..	....	....	100	15	..	....	40	......
Pointe " ...	..	1	1	...	3	....	..	..	..	...	..	....	..	....	1	....	...	..	....	80	......
Aguanus	..	1	3	...	2	....	..	..	..	...	..	100	..	....	....	300	...	..	....	12	......
Natashquan ...	..	....	....	...	....	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	....	...	..	....	......	......
Hav. Natashq'n	2	3	3	...	5	7	..	..	..	1	..	....	..	....	4	315	...	..	....	330	......
Banc	2	26	16	...	55	47	..	..	..	...	..	....	..	....	23	....	...	..	....	3346	......
Rivière	..	1	11	...	18	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	800	...	..	....	......	......
Kikasca	4	12	13	10	47	28	..	..	..	2	..	....	..	....	8	156	...	..	....	932	......
Washecoutai...	..	2	2	...	4	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	...	..	....	......	......
Musquarro	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	50	20	..	....	......	......
Pointe à la Croix	..	1	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	18	...	..	....	26	......
Mistassini	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	60	...	..	....	......	......
La Romaine...	..	1	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	100	...	..	....	......	......
Atipetal	..	1	1	...	1	....	..	..	..	...	..	75	..	....	....	90	24	..	....	......	......
Corneille	..	1	2	...	1	....	..	..	..	...	..	30	..	1	....	30	.	..	....	......	......
Rivière au Foin	..	....	1	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	90		..	....	......	......

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

SAGUENAY.

Espèces de poissons pêchés.												Espèce d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qt'x d'aigrefin (haddock.)	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boites de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-m.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.	Remarques.
						2		23	3						50						
						1		54							8						
								44													
						2		70	2						90						
								54													
								8													
								3													
								5													
								28							150						
		64						2							115						
								9							165						
		1				14		500	6						960						
		9				33		204							253						
						20									772						
			6												200						
		2				2									1000						
						2		6							1060						
								3							1105						
			1												175						
		1	5					5							3159						
						6									730						
			5			1		2							4097						
			6			3									1645						
			4					96							25						
			3404									32000			2770						
								21							40						
								62													
												2702			140						
						7		14							3742						
						11		217	4						4367						
								24							30	1	2				
			6																		
								18				40									
			16					45				310			200	5	23				
			92									4180			1285	61	183				
								145													
								8			1	13500			553	28	75				
								30													
								9	5						40	2	3				
									5						10						
								4													
								15													
								4				70									
								8	1			30									
								1				1									

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquer.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loup-marin.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de bar. de rets à truite.	No. de pêches en fascine.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Petit Watsheschoo	..	1	3	...	2	....	..	..	..	...	..	30	...	....	....	100	20	..	...	......	......
Grand Watsheschoo	..	....	1	...	3	4	..	..	..	...	..	....	..	....	....	....	...	..	....	......	......
Chicatica	..	2	2	...	4	4	..	..	..	...	..	180	..	21	....	212	24	..	20	64	......
Anse du Portage	..	....	1	...	1	....	...	..	..	...	..	300	..	....	....	70	...	..	7	......	......
Pêche à Duquet	..	1	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	60	...	..	....	20	......
Pointe à Giroux	..	1	1	...	2	2	..	..	..	...	..	48	..	....	....	240	30	..	30	20	......
Ile des chiens	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	40	..	18	....	480	30	..	....	3	......
Ile de Sable	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	93	20	..	....	......	......
Lac Salé	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	291	40	..	....	......	......
Rapide Fraser	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	30	..	....	....	40	50	..	30	......	......
Baie St. Augustin	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	135	..	....	....	150	30	..	25	......	......
Riv. St. Augustin	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	55	..	....	......	......
Grosse Ile, St. Augustin	..		1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	235	40	..	....	......	......
Grand Rigolet, Pacachoo	..	....	1	....	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	130	30	..	....	......	......
Petit Rigolet, Pacachoo	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	257	40	..	....	......	......
Tête à la baleine Pacachoo	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	250	..	....	....	180	...	..	10	20	......
Pointe rouge, Pacachoo	..	....	1	—.	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	50	10	..	....	......	......
Kikapoe	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	252	..	....	....	215	...	..	13	......	......
Fonderie de Fecteau	..	1	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	42	...	..	....	20	......
Lac Salé, Tabatière	..	1	1	...	....	3	..	..	..	...	..	335	..	1	....	75	...	..	15	80	......
Pointe à l'Espar, Tabatière	..	2	1	...	....	4	..	1	..	1	..	727	1	1	....	80	...	..	220	150	......
Baie Rouge, Tabatière	..	1	1	...	2	5	..	..	..	1	..	100	..	...	1	75	...	..	4	150	......
Ile Meccatina	..	3	3	...	4	4	..	..	..	...	..	320	..	....	2	40	...	..	119	168	......
B. des Moutons	..	1	1	...	1	1	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	...	..	...	40	......
Grande rivière Meccatina	..	....	2	..	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	...	..	....	......	......
Tête à la baleine Meccatina	..	1	3	...	5	5	..	..	..	...	1	330	..	....	2	130	...	..	28	130	......
Petite rivière Meccatina	..	1	1	...	2	....	..	..	..	...	..	69	..	....	....	69	...	..	....	110	......
Rivière Nitagamion	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	....	...	..	....	......	......
Pointe à Mourier	..	1	1	...	1	....	..	..	..	...	..	100	..	....	....	20	...	..	56	20	......
Riv Etamamiou	..	....	2	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	150	...	..	....	......	......
Cap Whittle	..	1	2	...	2	....	..	..	..	...	..	30	..	....	....	50	...	..	50	100	......
Coacachoo	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	30	..	....	....	50	...	..	....	......	......
Riv. Napittipi	..	....	1	...	2	2	..	..	..	...	..	20	..	....	....	100	...	..	10	20	......

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

SAGUENAY.—*Suite.*

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qt'x d'aigrefin (haddock.)	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-m.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue	Remarques.
								9	1			24									
								1													Pêche à la mouche.
								11	1			30			60						
								1				50									
								1							15						
								6	2			56			14						
								36	2			20									
								23	7												
								25	1												
								5	6			30									
								6	1			40									
								8													
								13	2												
								5	3												
								9	2												
								8				70			15						
								3	1												
								5				75									
		1						4							16						
								3				115			50						
		6						2				1160			80						
								1				26			70						
			2					6				726			128						
								3							30						
								27													
			9					15							75						
								1													
								1													
								2				175			10						
								34													
								2				39									
								2													
								5				50			20						

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loups-marins.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêches en fascines.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Bull Cove	..	....	1	...	1	1	..	..	..	...	..	....	..	...	....	60	....	..	....	30	......
Baie des Roch'rs	..	1	2	...	4	4	..	..	..	1	..	20	..	...	....	90	....	..	....	200	......
Anse de Lydie.	..	.. .	2	...	2	1	..	..	..	...	..	20	..	...	....	60	....	..	....	60	......
Ile des Chiens.	..	1	3	...	2	1	..	..	..	...	..	300	..	...	....	60	....	..	50	60	......
Pêche à Lizotte	..	....	2	...	2	2	..	..	..	...	..	20	..	...	2	60	....	..	....	......	......
Ile du Vieux Fort.........	..	5	5	...	10	8	1	..	1	1	1	50	..	...	....	.....	....	..	....	380	......
Ile Brûlée.....	..	2	2	...	2	1	..	..	..	...	..	100	..	...	....	30	....	..	30	20	......
Riv. St. Paul..	..	1	4	...	4	2	..	..	..	...	..	20	..	...	....	270	....	..	19	......	......
Bonne Espérance........	..	7	7	...	14	5	1	..	1	1	1	50	..	2	2	60	....	..	....	1300	......
Ile Pigou	..	2	3	...	4	2	1	..	1	1	..	50	..	2	2	60	....	..	....	300	......
Pointe au Bâton	..	1	2	...	2	2	..	..	..	...	..	100	..	...	....	120	....	..	5	30	......
Baie aux S'mons	..	9	12	...	20	17	1	1	1	1	1	....	..	...	....	60	....	..	....	1800	......
Petite Pêcherie.	..	....	2	...	2	2	..	..	..	...	..	100	..	...	....	60	....	..	50	30	......
Les Cinq-Lieues	1	2	2	...	4	2	1	..	..	1	..	50	..	...	....	60	....	..	....	120	......
Baie du Milieu.	..	1	2	...	2	1	..	..	..	...	..	....	..	...	2	60	....	..	. ..	60	......
Belles Amours.	1	2	2	...	4	2	1	..	..	1	..	200	..	...	2	.....	....	..	40	200	......
Bras d'Or......	..	1	2	...	2	2	..	..	..	...	..	300	..	...	....	.....	....	..	140	50	......
Anse des Dunes	..	2	2	...	2	2	..	..	..	1	..	200	..	...	2	30	....	..	60	120	......
Longue-Pointe.	..	3	8	...	11	8	..	..	..	1	..	800	..	...	2	60	....	..	310	200	......
	28	477	361	166	973	577	16	24	32	34	40	5956	16	50	86	16663	1722	..	6341	59110	6487

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

SAGUENAY.—*Suite.*

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qt'x d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-marin.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin.	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.	Remarques.
....	....	....	.....	...	..	...	..	8	. .	...	...	.....	.....	....	30	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	12	....	...	...	.....	.....	....	200	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	8	....	...	...	.....	.....	....	60	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	4	....	...	. .	300	.....	....	60	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	8	....	...	...	.....	.....	....	....	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	380	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	4	....	...	...	150	.....	....	20	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	48	....	...	...	50	.....	....	....	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	4	....	...	...	.....	. ..	....	1300	....	.....	...	....	...	
....	....	...	.....	...	..	...	..	6	....	...	...	.....	.....	....	300	....	.....	...	....	...	
....	....	....	... .	...	..	...	..	18	....	...	...	25	.....	....	30	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	22	...	...	...	.....	.. ..	....	1800	....	.....	..	....	...	
....	....	....	.....	.	..	...	..	4	....	...	...	.....	.....	....	30	....	.....	...	....	...	
....	....	...	.....	...	..	...	..	4	....	...	...	.. ..	.....	...	120	....	.....	...	. ..	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	4	....	..	...	.....	.....	...	60	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	.....	....	...	1	.....	.....	....	200	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	.. .	....	...	4	.....	.....	....	50	....	.....	...	....	...	
....	....	....	.....	...	..	...	..	4	....	...	2	.....	.....	....	120	....	.....	...	....	...	
....	....	...	.....	...	.	...	...	4	....	...	9	.....	.. ..	....	200	....	.....	...	....	...	
....	....	84	3556	...	..	104	..	2386	55	...	17	56050	.....	....	34473	97	286	...	....	...	

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

ILE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loups-marins.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de br. de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêches en fascines.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Baie de Gamache	..	....	....	...	....	....	..	..	...	...	..	....	..	....	....	75	25	..	....	......	......
Rivière Becsie	..	....	1	...	....	1	..	..	..	...	..	....	..	....	....	90	40	..	....	1,100	480
Pointe S. O.	1	10	8	3	18	11	..	..	..	...	..	....	..	....	22	40	...	..	....	......	......
Shallop Creek	..	1	2	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	40	...	..	....	......	......
Riv. Dauphine	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	...	..	....	....	40	...	..	....	......	......
Belle Rivière	..	....	1	...	1	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....		...	..	....	......	......
Belle Baie	1	16	12	14	31	8	..	..	..	...	..	75	..	....	21	540	...	..	20	1,527	......
Pointe Sud	..	....	1	...	....	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	....	...	..	15	......	......
Pointe Est	..	....	1	...	....	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	40	...	..	....	......	......
Baie des Anglais	...	35	23	...	70	27	..	..	..	...	..	....	..	....	35	.. ..	...	..	....	7,525	......
Tête à la Vache	..	4	2	...	8	....	..	...	..	1	..	....	..	....	6	.....	...	..	....	600	......
Anse Mansdrolle	..	8	7	...	16	5	..	..	..	1	..	....	..	....	18	30	...	..	....	1,046	......
Riv. au Saumon	..	1	2	...	3	....	..	..	..	1	..	60	..	200	2	70	...	..	....	60	......
Anse McDonell	..	7	7	...	14	....	1	..	7	1	..	....	..	....	14	30	...	..	....	735	......
Baie du Capelan	..	18	9	...	36	12	..	.	..	4	..	....	..	.. .	28	......	...	..	....	2,053	......
Total	2	100	77	17	199	64	1	..	7	8	..	135	..	200	146	995	65	..	35	14,646	480

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

D'ANTICOSTI.

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qtx. d'aigrefin (haddock.)	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Bottes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-m.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.	Remarques.
....	....	....	8	....	..	....	..	....		..	...	......	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	....	......	....	..	....	..	2	4	..	...	......	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	3	321	....	..	11	..	10	2	..	...	......	....	....	1380	....	......	..	....	..	
....	....	....	......	....	..	....	..	30	....	..	...	......	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	....	......	....	..	....	..	3	....	..	...	......	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	....	......	....	..	....	..	1	....	..	...	......	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	....	385	....	..	....	..	3	....	..	...	100	....	....	1180	....	......	..	....	..	
....	....	....	......	...	..	....	..	...	....	..	...	60	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	....	......	....	..	....	..	1	...	..	...	......	....	....	......	....	......	..	....	..	
....	....	....	1018	....	..	....	..	....	...	..	...	......	....	....	5590	...	......	..	....	..	
....	....	....	68	....	..	....	..	....	...	..	...	......	....	....	400	....	......	...	....	..	
....	....	21	420	....	..	....	..	4	....	..	...	......	....	....	1150	....	......	..	....	..	
....	....	5	......	....	..	....	..	20	....	..	...	200	....	....	30	....	......	..	....	..	
....	....	....	95	....	..	...	..	4	....	..	...	......	....	....	465	....	......	.	....	..	
....	....	....	90	....	..	8	..	....	....	..	...	......	....	....	1525	....	......	..	....	..	
....	....	29	2405	....	..	19	..	78	6	..	...	360	....	....	11720	....	......	..	....	..	

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

RÉCAPITU-

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	No. de bâtim. pêcheurs.	No. de bateaux pêcheurs.	No. de bateaux plats.	No. de matelots.	No. de pêcheurs.	No. de graviers.	No. de seines à morue.	No. de seines à maquereau	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de seines à lançon.	No. de brasses de rets à loups-marins.	No. de rets à morue.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	No. de brasses de rets à saumon.	No. de br. de rets à truite.	No. de pêches en fascines.	No. de loups-marins.	No. de quintaux—pêche d'été.	No. de quintaux—pêche d'automne.
Iles de la Madeleine......	20	313	64	16	804	448	..	..	1	7	...	....	..	412	168	.....	....	..	2666	17793	1240
Ile d'Anticosti	2	100	77	17	199	64	1	..	7	8	...	135	..	200	146	995	65	..	35	14646	480
Comté de Bonaventure ..	..	365	241	...	906	316	..	..	44	68	31	....	..	124	844	10039	30	5	....	8800	6795
C'mté de Gaspé	33	1347	921	160	2584	1163	9	8	8	152	33	....	14	264	1932	4286	60	5	....	63111	28961
Comté de Saguenay,....	28	477	361	166	973	577	16	24	32	34	40	5956	16	50	86	16663	1722	..	6341	59110	6487
Totaux.....	83	2602	1664	359	5466	2568	26	32	92	269	104	6091	30	1050	3176	31983	1877	10	9042	163460	43963

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Fin.*
LATION.

Espèces de poissons pêchés.												Espèce d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.					
Qtx. d'aigrefin (haddock),	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguilles.	Barils de langues et noues de morue.	Galls. d'huile de loup-m.	Galls. d'huile de baleine.	Galls. d'huile de marsouin	Galls. d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue	Remarques.
....	....	4472	3178	....	..	...	..	.....	.....	...	...	12560	.....	...	10453	....	.....	...	....	...	
....	....	29	2405	....	...	19	..	78	6	...	...	360	.....	...	11720	....	.....	...	....	...	
151	33	107	12380	2235	..	...	.	474	1	10	15	.....	.....	...	11827	1060	7362	...	260	...	
60	....	968	3328	....	..	197	47	460	34	...	257	3	18000	122	92382	300	200	...	....	604	
....	....	84	3556	....	..	104	..	2386	55	...	17	5605	.....	...	34476	97	286	...	....	...	
211	33	5660	24847	2235	..	320	47	3398	65	10	289	18528	18000	122	160055	1457	7848	...	260	604	

APPENDICE D.

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis la Pointe Lévi jusqu'au Cap Chatte.

Noms des lieux de pêche.	Espèces de rets employés.				Espèces de poissons pêchés.									Remarques.
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguille.	Nombre de saumons capturés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles capturées	Barils d'éturgeon.	Barils de sardine.	Douzaines de bars et poissons blancs.	Barils de petits poissons.	Poissons employés comme engrais.	
Pointe Lévi	....	3	...	....	119	2750	....	......	7	....	357	....	....	
Beaumont	....	4	....	....	145	8800	....	......	3	....	73	....	....	
St. Michel	....	1	....	....	25	500	....	......	3	....	100	....	....	
St. Valier	....	1	....	....	75	2000	....	......	4	....	400	....	....	
Berthier	....	1	....	25	....	.....	....	1565	....	....	....	....	....	
St. Thomas	....	....	14	18	....	.....	....	3446	59	....	451	34	....	
Cap St. Ignace	....	....	15	3	....	.....	....	2700	83	...	500	129	....	
Anse à Gilles	....	....	....	3	...	.....	....	310	....	....	11	9	....	
Islet	....	....	....	20	....	.....	....	3833	....	....	...	....	....	
St. Jean Port Joli	....	....	....	44	....	.....	....	9450	....	....	....	...	....	
St. Roch	....	....	....	16	....	.....	....	3665	....	....	....	....	....	
Cap Martin	....	....	3	16	....	.....	....	3220	18	....	107	....	....	
Ste. Anne	....	....	...	11	....	.....	....	6345	63	....	225	...	....	
Rivière Ouelle	....	....	....	450	....	.....	....	60000	....	....	....	....	100	
Petite Anse St. Denis	....	1	....	....	150	4000	30	......	....	25	....	....	75	
St. Denis	....	....	....	11	....	.....	....	7700	....	....	....	....	150	
Cap au Diable	....	....	2	....	85	.....	3	......	....	17	....	....	....	
Kamouraska (avec les îles adjacentes)	....	....	12	3	79	4235	80	3450	....	102	....	....	....	
St. André	....	....	10	9	....	720	117	1810	2	62	....	....	..	
Notre Dame du Portage	....	....	....	8	....	.....	...	510	....	....	....	....	....	
Rivière-du-Loup	...	....	10	170	582	274	150	......	54	....	....	....	....	
Cacouna	....	....	8	1	61	311	57	......	....	50	....	....	....	
Ile Verte	....	....	23	....	30	150	662	......	....	848	....	....	....	
Ile Verte (terre ferme)	....	....	7	3	15	181	91	150	....	25	....	....	....	
Pointe à la Loupe	1	....	5	....	15	.....	15	......	....	21	....	....	....	
Trois-Pistoles	3	....	5	....	148	.....	35	......	....	23	....	....	....	
St. Simon	4	....	...	....	255	.....	....	......	....	....	....	....	....	
Port Pic	3	....	....	....	195	.....	....	......	....	....	....	....	....	
Pointe à la Cive	2	....	1	....	250	.....	4	......	....	5	....	....	....	
Anse à Mercier	....	....	2	....	14	.....	12	......	....	12	....	....	....	
Islet au Flacon	1	....	....	....	200	.....	25	......	....	15	....	....	....	
Baie des Ha-ha	....	....	1	....	100	....	60	......	....	50	....	....	....	
Cap à l'Original	....	....	1	....	6	7	....	......	....	1	....	....	....	
Bic	....	...	1	....	10	20	2	......	....	2	....	.. .	....	
Anse à la Truie	....	....	1	....	20	100	7	......	....	3	....	....	....	
Anse au Bouleau	....	....	1	....	20	30	7	......	....	2	....	....	....	
Cap Enragé	1	....	...	....	250	.....	....	......	....	....	....	....	...	
Ile Brûlée	....	....	1	....	15	.....	1	......	....	....	....	....	....	
Ilet au Massacre	1	....	1	....	317	12	4	......	....	....	....	....	....	
Rivière Hâtée	....	....	3	....	13	40	19	......	....	2	....	....	....	
Anse au Sable	....	....	5	....	30	192	92	......	....	23	....	....	....	
Islet Canuel	....	....	1	....	18	200	30	......	....	12	....	....	....	

STATISTIQNE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis la Pointe-Lévi jusqu'au Cap Chatte.—*Fin.*

Lieux.	Espèces de rets employés.				Espèces de poissons pêchés.									Remarques.
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguilles.	Nombre de saumons capturés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles capturées.	Barils d'éturgeon.	Barils de sardine.	Douzaines de bars et poissons blancs.	Barils de petits poissons.	Barils de poisson employé comme engrais.	
Isle St. Barnabé	....	....	3	....	52	175	70	......	....	45	....	....	....	
Rivière et quai de Rimouski	1	...	5	....	269	30	54	400	....	10	....	....	....	
Ste. Luce	....	....	6	....	12	.....	10	......	....	...	....	....	....	
Anse au Lard	....	....	5	....	7	.....	10	......	....	3	...	.. .	....	
Ruisseau à la Loutre	1	....	4	....	310	.....	8	......	....	....	....	....	....	
Ste. Flavie	....	....	7	....	27	.....	51	......	....	11	....	....	....	
Pointe aux Senelles	....	....	1	....	38	.....	40	......	....	20	....	....	....	
De Métis aux Grands-Méchins	1	....	16	....	475	.....	300	......	....	....	....	....	*2000	
	19	11	180	831	4432	24727	2046	108554	336	1389	2224	172	2325	

Remarques :

* 200 barils de morue, pêche d'été,
1000 quint.'x do d'automne.
2000 barils de maquereau.
2000 gallons d'huile.
Le maquereau a été pris dans les pêches en fascines, rivière Blanche.

RÉSUMÉ du produit et de la valeur du produit des pêches depuis la Pointe-Lévi jusqu'au Cap Chatte.

No. de rets à saumon autorisés.	No. de pêches en fascines et rets.	No. de pêches en fascines.	No. de pêches en claies à anguill.	No. d'hommes.	No. de bateaux.	No. de saumons.	No. d'aloses.	No. de barils de hareng.	No. de barils de sardine.	No. de barils d'éturgeon.	No. d'anguilles.	No. de barils de petits poissons mêlés.	No. de barils de poisson employ. comme engrais.	No. de douz. de bars, de dorés et de poiss. blancs.	No. de marsouins.	No. de barils de morue — pêche d'été.	No. de quintaux de morue — pêche d'automne.	No. de gallons d'huile.	REMARQUES.
19	10	181	651	130	49	4020	25035	2169	1443	242	109204	172	2325	2224	115	200	1000	2800	Dans la rivière Rimouski, on a pris à la mouche 68 saumons, pesant 826 lbs., et 30 dans la rivière Métis. Le bar, la truite et les autres poissons fluviatiles pris à la ligne ne sont pas mentionnés ici, faute de renseignements suffisants.

Nombre de rets à saumon	19	Nombre de claies à anguilles	651
Nombre de pêches en fascines et rets	10	Nombre d'hommes	130
Nombre de pêches en fascines	181	Nombre de bateaux	49
	Valeur totale. $ cts.		Valeur totale. $ cts.
Nombre de saumons 4,020 à $1 00 la pièce	4,020 00	Nombre de douzaines de bars, dorés et poissons blancs 2,224 à $2 00 la douzaine	4,448 00
Nombre d'aloses 25,035 à $0 10 la pièce	2,503 50	Nombre de marsouins 115 à $40 00 chaque	4,600 00
Nombre de barils de hareng 2,169 à $3 00 le baril	6,507 00	Nombre de barils de morue—pêche d'été—200 à $4 00 le baril	800 00
Nombre de barils de sardines 1,443 à $5 00 le baril	7,215 00	Nombre de quintaux de morue—pêche d'atomne -1000 à $3 00 le quintal	3,000 00
Nombre de barils d'éturgeon 242 à $4 00 le baril	968 00	Nombre de barils de maquereau 1000 à $6 00	1,000 00
Nombre d'anguilles 109,204 à $10 00 le cent	10,920 00	Nombre de gallons d'huile 2000 à $0 50 le gallon	1,000 00
Nombre de barils de petits poissons 172 à $4 00 le baril	688 00	Nombre de barils de poisson pour engrais 2,325 à $0 25 le baril	581 25
			48,250 75

Certifié,

W. F, WHITCHER.

APPENDICE E.

Statistique des pêches faites sur la cote nord du fleuve St. Laurent, depuis Québec jusqu à la Pointe au Colombier.

Lieux.	Espèces de rets employés: Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches a anguille.	Espèces de Poissons pêchés: Nombre de saumons.	Nombre d'aloses.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles.	Barils d'éturgeon.	Barils de sardines.	Douz. de bars et de poissons blancs.	Barils de petits poissons.	Barils de poisson employé comme engrais.	Remarques.
Ile d'Orléans: St. Laurent	4	..	....	....	91	1100	....	......	..	....	66	....	...	Les petits poissons dont la quantité est donnée dans la colonne sous cette entête, sont principalement de l'éperlan.
Ile d'Orléans: St. François, côté nord de l'île	..	..	....	11	...	....	....	1240	..	....	....	....	..	
Ile d'Orléans: Argentenay	..	..	....	5	....	....	....	735	..	....	....	....	..	
Ile d'Orléans: St. François, côté sud de l'île	..	1	5	2	....	....	....	1047	25	....	1356	71	..	
Ile d'Orléans: Ste. Famille	..	..	17	4	....	....	....	733	32	....	378	116	..	
Chateau Richer	..	..	7	....	....	....	....	180	8	....	299	66	..	
Ste. Anne	..	..	3	12	....	....	....	1068	4	....	23	4	..	
St. Joachim	..	..	....	34	....	....	....	9725	..	....	....	....	..	
Baie St. Paul	..	..	2	8	....	....	....	1862	..	4	....	15	...	
Cap au Corbeau	..	..	....	14	....	....	....	1288	..	....	....	13	....	
Ile aux Coudres	..	1	7	91	....	....	....	6613	..	57	10	189	19	
La Misère	..	..	....	14	....	....	....	625	..	....	....	5	....	
Les Eboulements	..	..	16	22	....	....	....	845	..	61	....	81	435	
Cap aux Oies	..	..	5	8	....	3	.. .	345	..	10	....	14	225	
St. Irènée	..	4	17	13	....	....	19	535	..	36	....	42	997	
Terrebonne	..	6	12	....	....	....	12	.....	..	2	....	2	10	
Pointe au Pic	3	13	2	....	....	....	34	3	..	1	....	10	5	
Malbaie et Cap à l'Aigle	1	5	10	4	....	31	32	46	..	6	....	210	290	
Port au Saumon	1	8	10	....	....	76	19	56	..	6	....	17	2	
St. Fidèle	.	2	2	....	....	....	9	8	..	2	....	4	26	
Port au Persil	..	10	1	....	....	....	19	......	..	....	....	....	4	
Rivière Noire	..	10	8	....	....	....	16	......	..	....	....	16	196	
Port aux Quilles	1	3	2	....	....	107	32	......	..	....	....	6	67	
Baie des Rochers	1	12	....	....	....	5	18	......	..	....	....	....	....	
Rivière au Canard	..	..	1	....	....	2	1	......	..	....	....	....	20	
Pointe au Bouleau	..	..	1	....	12	....	10	......	..	3	....	2	....	
Anse à Catherine	..	..	1	....	9	....	9	......	..	4	....	1½	30	
Pointe Rouge	..	1	....	....	675	....	....	......	..	....	....	....	....	
Moulin Baude	..	2	....	....	351	....	....	......	..	....	....	....	....	
Pointe Cariole	..	1	....	....	295	....	....	.....	..	....	....	....	....	
Anse Puante	..	1	....	....	147	....	....	......	..	....	....	....	....	
Bergeronnes	..	..	2	....	....	....	23	......	..	....	....	½	12	
Bon Désir	..	..	3	....	10	....	32	.....	..	1	....	½	30	
Anse à la Cave	..	..	1	....	15	....	2	......	..	....	....	1	4	
Anse aux Basques	..	..	1	....	2	....	5	.....	..	1	....	½	6	
Escoumains	1	..	1	....	60	....	3	......	..	2	....	1	....	
Ilets Penchés	3	2	1	....	732	....	....	......	..	....	....	....	....	
Petite Romaine	..	..	2	....	30	....	8	......	..	2	....	1½	22	
Baie des Bâcons	..	..	2	....	22	....	14	......	..	3	....	2	17	
Cran Rouge	..	..	3	....	7	....	10	......	..	2	....	½	15	
Baie des Mille Vaches	..	..	1	....	12	....	10	......	..	3	....	1½	....	
Port Neuf	..	2	....	....	150	....	....	......	..	....	....	....	....	

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte nord du fleuve St. Laurent, depuis la Baie St. Paul jusqu'à la Pointe au Colombier.—*Fin.*

Lieux.	Espèces de rets employés.				Espèces de Poissons pêchés.									Remarques.
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguille.	Nombre de saumons.	Nombre d'aloses.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles.	Barils d'éturgeon.	Barils de sardines.	Douz. de bars et de poissons blancs.	Barils de petits poissons.	Barils de poisson employé comme engrais.	
Patte de Lièvre	1	..	....	....	66	....	....	.....	..	....	....	....	....	
Sault au Cochon	1	1	....	....	280	....	....	......	..	....	....	....	....	
Baie de Laval	..	1	....	....	266	....	....	......	..	....	....	....	....	
Pointe au Colombier	1	..	....	....	342	....	....	......	..	....	....	....	....	
	18	85	146	242	3574	1324	337	26954	69	206	2132	893	2432	

Certifié,

W. F. WHITCHER

APPENDICE F.

RÉSUMÉ général des produits des pêches sur les côtes nord et sud du fleuve et du golfe Saint Laurent, depuis Québec jusqu'aux Blancs-Sablons, et depuis la Pointe-Lévi jusqu'à la Baie des Chaleurs, pendant l'année 1871.

Quantités et valeur des produits.		1871.	Remarques.
		$ cts.	
Morue—pêche d'été, 163,810 quintaux, à........	$3 00	491,430 00	
" " d'automne, 53,963 quintaux à	3 00	161,889 00	
Lingue, 16 barils, à	5 00	80 00	
Maquereau, 7,638 barils, à..................	10 00	76,380 00	
Hareng, 27,353 barils, à	3 00	82,059 00	
Hareng (fumé) 2,235 boîtes, à	0 25	558 75	
Sardines, 1,649 barils, à..	5 00	8,245 00	
Flétan, 320 barils, à............................	5 00	1,600 00	Faute des statistiques sûres, la quantité et la valeur des produits de la pêche fluviale, dans les parties de la province de Québec, qui comprennent les districts de Québec, des Trois-Rivières, de Montréal et de St. François, ne peuvent être constatées avec exactitude, mais la valeur du poisson expédié aux marchés et consommé sur les lieux pendant l'année, peut être en toute sûreté estimée à $100,000.
Thon, 47 barils, à	5 00	235 00	
Saumon, 3,728 barils, à..........................	16 00	60,648 00	
Truite, 65 barils, à..........................	10 00	650 00	
Eturgeon, 311 barils, à	5 00	1,555 00	
Anguille, 137,158 pièces, à $10 le cent..................		13,715 80	
Noues de morue, 289 barils à....................	7 00	2,023 00	
Rogues de morue, 604 barils, à..................	6 00	3,624 00	
Huile de loup-marin, 18,525 gallons à.......e....	0 80	14,820 00	
do de baleine, 18,000 gallons, à	0 80	14,400 00	
do de marsouin, 2,122 gallons, à.............	0 50	1,061 00	
do de morue, 160,055 gallons. à	0 50	80,027 50	
Aigrefin, 106 barils, à	5 00	530 00	
Bar et poisson blanc, 4,356 douzaines, à	2 00	8,712 00	
Poisson mêlé, 1,072 barils, à..................	4 00	4,288 00	
Alose, 26,359 pièces, à 10 centins la pièce.............		2,635 90	
Poisson employé ponr engrais, 14,372 barils, à ..	0 25	3,593 00	
Nombre de marsouins, 115, à	40 00	4,600 00	
Nombre de loups-marins, 9,042, à	6 00	54,252 00	
		1,093,611 85	

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa 1871.

(Certifié) W. F. WHITCHER.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE.—G.

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et l'équipage des navires employés au transport des produits de pêches maritimes expédiés par les îles de la Madeleine aux marchés de l'intérieur du Canada, pendant la saison de 1871, d'après les rapports fournis par le percepteur de douane de l'île Amherst.

Nombre de navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipage.	Destination.	Cargaison. Morue sèche.	Morue verte.	Hareng saumuré.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loups-marins.	Peaux de loups-marins.	Œufs de poisson.	Valeur.
						Qtx.	Brls.	Brls.	Brls.	Galls.	Galls.	No.	Brls	
1	Ann Leonard	Rage	89	8	Welchpool, N.-B.	...	...	1,200	...	...	...	...	...	1,200
2	Bessie	Bacon	40	8	Grand Manan	...	...	700	...	...	...	...	...	700
3	Joanna	Holmes	40	5	Isles de l'Ouest, N.-B.	...	...	600	...	...	...	...	...	600
4	Mariner	Risser	56	6	Halifax	...	...	600	...	...	...	...	...	600
5	Young Nova Scotian	"	66	7	"	...	...	600	...	...	...	...	...	600
6	S. E. Teel	Teel	48	8	"	...	...	600	...	...	...	...	...	600
7	Lois Jane	Monser	53	6	"	...	...	600	...	...	...	...	...	600
8	Tropic Bird	Yong	46	6	"	...	...	500	...	...	...	...	...	506
9	Emblem	Eiseneaur	57	6	"	...	...	600	...	...	...	...	...	600
10	Louisa Agnes	Slawenwaite	50	8	"	...	...	400	...	...	...	...	...	400
11	Express	Redmond	34	5	"	...	...	400	...	...	...	...	...	400
12	Humming Bird	Harnish	49	5	"	...	...	400	...	...	...	...	...	400
13	Rosalie	Croucher	46	5	"	...	...	400	...	...	...	...	...	400
14	Brillant Star	Smith	39	7	"	...	...	550	...	...	...	...	...	550
15	E. Ferguson	Ferguson	39	4	Tracadie, N.-B.	...	...	400	...	...	...	...	...	400
16	Onward	Cox	52	8	Havre d'Isaac	...	...	700	...	...	...	...	...	700
17	C. D. Smith	Grant	70	9	Port Hawkesbury	...	...	800	...	...	...	...	...	800
18	Swan	Jemieson	46	8	Canso	...	...	550	...	...	...	...	...	550
19	Kate	Meuse	48	5	Yarmouth, N.-Y.	...	...	500	...	...	...	...	...	500
20	Engedé	Cormier	25	4	Havre aux navires	...	...	300	...	...	...	...	...	300
21	Centreville	McLeod	25	4	Port Mulgrave	...	...	400	...	...	...	...	...	400
22	Onyx	Morrison	59	8	"	...	...	360	...	...	...	...	...	360
23	Lillian	Proctor	44	5	Port Hawkesbury	...	...	500	...	...	...	...	...	500
24	Velocity	Colford	37	5	"	...	...	400	...	...	...	...	...	400
25	Flash	Hyson	40	5	Halifax	...	...	400	...	...	...	...	...	400
26	Whisper	Hilchey	27	5	"	...	...	320	...	...	...	...	...	320
27	Seven Brothers	Porter	81	6	Yarmouth	...	...	1,100	...	...	...	...	...	1,100

28	William Taylor	Bollong	45	6	Port Mulgrave			450						450
29	Margaret	Drake	37	5	Guysboro', N.-E.			500						500
30	Allegro	Steele	36	5	Canso			450						450
31	Mary	Murray	41	5	Port Hawkesbury			420						420
32	Kate	Walker	58	6	"			800						800
33	Alert	"	46	6	Cap Canso			600						600
34	Princess Augusta	Parker	37	4	Campo Bello			400						400
35	Arctic	Reddy	52	5	Halifax	122		185						768
36	Victory	Colford	37	6	Port Hawkesbury			400						400
37	Franklin Goold	Gaskie	46	5	Grand Manan			700						700
38	Margaret Ann	Murray	50	6	Port Hawkesbury			400						400
39	Dusky Lake	Roberts	44	7	Canso			400						400
40	Margaret Jane	Steele	42	5	"			400						400
41	Ocean Wave	Jameison	23	5	"			150						150
42	Ruby	Hearn	33	6	Guysboro'			400						400
43	Susan	Walker	19	4	Canso			120						120
44	Renfrew	McMillan	41	8	Havre d'Isaac			600						600
45	Garnet	Peebles	60	8	Guysboro'			600						600
46	British Tar	Evans	30	6	Halifax			500						500
47	Merlin	Moser	57	7	"			400						400
48	Lillian	Proctor	44	5	Port Richmond				150					600
49	Amiel	Cook	42	12	Spry Bay				200					800
50	Jane Otis	Harvey	50	7	Port Mulgrave			10	30					150
51	Ocean Bride	Malcomb	13	6	Port Richmond				100					400
52	Fly	Langley	21	5	"				80					320
53	Express	Redmond	34	6	Halifax				140					560
54	Maria	Hubley	17	5	"				56					224
55	Foam	Henley	40	11	"	50		50	180					1,000
56	Janet	Hubley	31	10	Spry Bay				250					1,000
57	Annie Belle	Leslie	41	13	"				330					1,320
58	Cleary	Hawes	35	9	"				190					760
59	Catharine	Gerald	27	7	"				140					560
60	Lavenia et Elizabeth	Hawes	23	8	"				230					920
61	Harvest Home	Jackson	29	9	Halifax				190					760
62	Emily Jane	Murphy	34	8	"				125					500
63	P. Martin	Murphey	19	8	Halifax				150					600
64	Fleetwing	Boulet	47	5	"	300		145	50			110	10	1,800
65	Jane Amelia	Leslie	48	5	Spry Bay	350			300		300	60	25	2,800
66	Flirt	Boudreau	46	5	Halifax				21		5,040	1,587	1	4,900
67	Glad Tidings	Jackson	30	4	Spry Bay	600								1,800
68	Fleetwing	Boulet	47	5	Montréal	15		150	232	697	604			1,785
69	Flora	Boudreau	34	5	Halifax	350		70	55		484	105		2,100
70	Archangel	Jomphe	40	5	Québec	35		107	128	2,960	1,000			3,000
71	Flirt	Boudreau	46	5	Halifax	786			52					2,250
72	Dolphin	Richard	52	6	Québec	100		100	300	2,000	520			3,360
73	Mary	Arsineau	34	5	Halifax	600			35					2,000
74	Seven Brothers	Porter	81	6	Yarmouth	500		25	300					3,000
75	Espérance	Chiasson	51	5	Percé	1,100								3,300
76	Annie	Terriau	41	5	Québec		11	144	295	30				1,100
77	Marie Louise	Jacques	43	4	"	20	7	240	32	500				900
78	Flirt	Boudreau	46	5	Halifax	602			111					2,250

ETAT du nombre, du tonnage et de l'équipape des navires employés au transport des produits de pêches maritimes expédiés par les iles de la Madeleine aux marchés de l'intérieur du Canada, etc.—*Suite.*

No. des navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnages.	Equipages.	Destination.	Description et quantité de la cargaison. Morue verte.	Morue salée.	Hareng saumuré.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loups-marins.	Peaux de loups-marins.	Œufs de poisson.	Valeur.
						Qtx.	Brls.	Brls.	Brls.	Galls.	Galls.	No.	Brls	$ cts.
79	Président	Turbide	30	4	,,	650			4					2,287
80	Engedé	Cormier	25	6	,,	300		22	50	120				1,400
81	Marie Louise	Cormier	21	5	,,	400			40	150				1,595
82	Espérance	Chiasson	51	6	Québec	100	200		200	2,100				2,850
83	Flora	Devos	34	6	Halifax	600		18	120	250				2,705
84	Glad Tidings	Jackson	30	4	Spry Bay				400					1,600
85	Jane Amelia	Leslie	46	5	Halifax	700			200	200				3,350
86	Fleetwing	Boulet	47	6	Montréal	20	247	55	107	900				1,900
87	A Painchaud	Bourgeois	36	5	Halifax	700		31	7					2,540
88	Cutter	Cormier	27	5	,,	600			15					2,160
89	Mary Ann	Arsineau	36	5	,,	192			291					1,836
90	Greenock	Terriau	39	5	,,	700			50					2,650
91	Panda	O'Neil	35	5	Port Mulgrave				170					680
92	Dolphin	Richard	52	5	Halifax	500			300					2,950
93	Président	Turbide	30	5	,,	363			147					1,858
94	Mary	Arsineau	34	5	,,	600			100	200				1,400
95	Annie	Terria	41	5	,,	817			112					3,307
96	Archangel	Jomphe	40	5	,,	850			140					3,535
97	Jenny Lind	Turbide	39	5	,,	800			106					3,224
98	Haro'	Bourque	50	5	Pictou, N.-E.	36	4		4					158
99	Tempérance	Arsineau	36	6	Halifax	480			100					2,080
100	Glad Tidings	Jackson	30	5	,,	790			200					3,800
	Total, No. 100		4045	598		15,638	469	24,922	7,215	10,107	7,948	1,862	36	121,022

RÉCAPITULATION.

		Qtx.							
A la Nouvelle-Ecosse	14,248	8	20,126	6,021	920	5,824	1,862	36	98,827
Au Nouveau-Brunswick	......	......	4,000	......	......	......	......	....	4,000
A Québec	1,390	930	796	1,194	9,187	2,124	......	....	18,195
Totaux	15,638	938	24,922	7,215	10,107	7,948	1,862	36	121,022

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1871.

(Certifié,) W. F. WHITCHER.

ETAT du nombre, du tonnage et de l'équipage des navires employés à l'exportation des produits de pêches maritimes des îles de la Madeleine à des destinations hors de la Puissance du Canada, pendant la saison de 1871.

No. des navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipages.	Destination.	Cargaison. Morue sèche.	Hareng saumuré.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loups-marin.	Peaux de loups-marins	Œufs de poisson.	Valeur.
						Qtx.	Brls.	Brls.	Galls.	Galls.	No.	Brls.	$
1	Lizzie Lee	Stubbs	92	12	Etats-Unis	......	1,200	......	......	......	......	......	1,200
2	Cap Ann	Foss	42	7	do	......	450	......	......	......	......	......	450
3	Pointer	Hinds	74	7	do	......	1,200	......	......	......	......	......	1,200
4	Atlantic	Alexander	35	5	do	......	400	......	......	......	......	......	400
5	A. B. Higgins	Higgins	42	7	do	......	500	......	......	......	......	......	500
6	Red Beach	Holmes	70	6	do	......	1,209	......	......	......	......	......	1,200
7	L. H. Smith	Leach	51	7	do	......	600	......	......	......	......	......	600
8	Nellie H	Mallock	78	6	do	......	900	......	......	......	......	......	900
9	J. Coolidge	Coolidge	52	7	do	......	700	......	......	......	......	......	700
10	Samuel Knight	Tracey	59	9	do	......	800	......	......	......	......	......	800
11	Prize	Robinson	71	6	do	......	1,000	......	......	......	......	......	1,000
12	Harvest Home	Croptree	78	9	do	......	800	......	......	......	......	......	800
13	A. I. Whiting	Smallidge	43	5	do	......	700	......	......	......	......	......	700
14	Josephine	Stanley	55	6	do	......	700	......	......	......	......	......	770
15	Laurel	Richardson	32	6	do	......	500	......	......	......	......	......	500
16	Fleetwing	Coolidge	52	7	do	......	400	......	......	......	......	......	400
17	G. Gilmour	Gardner	59	6	do	......	600	......	......	......	......	......	600
18	Caroline Knight	Morgan	99	8	do	......	900	......	......	......	......	......	900
19	F. P. Frye	Coggins	85	12	do	......	1,000	......	......	......	......	......	1,000
20	E. H. King	Bragdon	106	12	do	......	1,000	......	......	......	......	......	1,000
21	Hattie	Mellis	52	5	do	......	400	......	......	......	......	......	400
22	Olive Branch	Ferguson	62	6	do	......	700	......	......	......	......	......	700
23	"We are here"	Johnston	24	6	Ile du Prince-Edouard	......	200	......	......	......	......	......	200
24	Margaretha	Gallant	58	4	do	......	400	......	......	......	......	......	400
25	Carrie	McPhee	32	5	do	......	300	......	......	......	......	......	300
26	Leader	Baker	20	4	do	......	300	......	......	......	......	......	200
27	S. V. Coonan	McKinnon	72	5	do	......	800	......	......	......	......	......	800
28	M. R. McKenzie	Walsh	55	5	do	......	700	......	......	......	......	......	700
29	I. E. Carr	Frost	19	4	do	......	175	......	......	......	......	......	174
30	Josephine	Cheverie	40	5	do	......	500	......	......	......	......	......	500
31	Winnie	Judge	37	5	do	......	400	......	......	......	......	......	400
32	Sea Skipper	McKay	15	3	do	......	200	......	......	......	......	......	200
33	Bounty	Gallant	54	5	do	......	550	......	......	......	......	......	555

34	Hattie Collet	Squarebrigs	52	4	do	......	670	......	......	......	......	......	670
35	Marie Alva	McEvoy	36	4	do	......	300	......	......	......	......	......	300
36	Onésime	Richard	42	5	do	......	8	......	......	......	......	......	24
37	Frank	Hearn	61	9	do	......	750	......	......	......	......	......	750
38	Odessa	McDonald	43	5	do	......	500	......	......	......	......	......	500
39	Lillian	McVane	25	4	do	......	400	......	......	......	......	......	400
40	Dominion	McLeod	61	6	do	......	900	......	......	......	......	......	950
41	Octavia	McDonald	64	6	do	......	800	......	......	......	......	......	800
42	Adèle	Campbell	66	6	do	......	800	......	......	......	......	......	800
43	Glad Tidings	Jackson	30	3	do	......	100	......	......	......	......	......	200
44	Mary Margaret	Convey	26	5	do	......	200	......	......	......	......	......	200
45	Alberton	Perry	28	9	do	......	400	......	......	......	......	......	400
46	Sun	Wooster	40	5	Etats-Unis	......	600	......	......	......	......	......	600
	Totaux, No. 46		2,368	285		......	27,653	......	......	......	......	......	27,769

RÉCAPITULATION.

Aux Etats-Unis	......	17,250	......	......	......	......	......	17,250
A l'Ile du Prince-Edouard	......	10,403	......	......	......	......	......	10,519
Totaux	......	27,653	......	......	......	......	......	27,769

NOTE.—Le très-bas prix du maquereau, cette année, comparativement aux années passées, a diminué en proportion le chiffre des exportations. Le prix moyen de ce poisson, cette année, a varié de $2 50 à $5 00 sur les marchés de Québec et d'Halifax, tandis qu'il se vendait facilement depuis plusieurs années auparavant de $7 00 à $9 00 le baril. Le peu de demandes qu'on a eues des Etats-Unis et la grande quantité de poisson qui restait de l'année dernière ont aussi eu l'effet de faire baisser la valeur de cet article.

C'est un fait remarquable que quand le lard est à bas prix, le poisson salé l'est aussi. Je n'en puis donner la raison ; mais on pourrait peut être la trouver jusqu'à un certain point dans le fait que les fermiers et éleveurs de porcs des Etats de l'Ouest font une grande consommation de maquereau gras, lorsqu'ils vendent leur viande à haut prix, tandis qu'au contraire, quand la viande est à bas prix, ils la gardent pour leur nourriture.

Il va rester ici 200 quintaux de morue sèche, cette année, parce qu'il n'y a pas de bâtiments pour la transporter sur le marché.

RÉCAPITULATION de toutes les exportations de poisson et d'huile des îles de la Madeleine pendant la saison de 1871.

Poisson et huile.	Morue sèche.	Morue verte.	Hareng.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.	Peaux de loups-marins	Œufs de poisson.	Valeur.
	Qtx.	Qtx.	Barils.	Barils.	Gallons.	Gallons.	No.	Barils.	$
Aux Etats-Unis	......	......	17,250	......	......	......	......	......	17,250
A l'Ile du Prince-Edouard	......	......	10,403	......	......	......	......	......	10,519
Totaux	......	......	27,653	......	......	......	......	......	27,769
Par caboteurs.									
A la Nouvelle-Ecosse	14,248	8	20,126	6,021	920	5,824	1,862	36	98,827
Au Nouveau-Brunswick	......	......	4,000	......	......	......	......	......	4,000
A Québec	1,390	930	796	1,194	9,187	2,124	......	......	18,195
Total	15,638	938	24,922	7,215	10,107	9,948	1,862	36	121,022
Grand total	15,638	938	52,575	7,215	10,107	7,948	1,862	36	148,791

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1871.
(Certifié) W. F. WHITCHER.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT du nombre et du tonnage des navires et du nombre des bateaux armés pour la pêche du loup-marin aux îles de la Madeleine, pendant la saison de 1871.

HAVRE D'AMHERST.

Noms des navires.	Nom des capitaines.	Tonnage	Homm's	Bateaux.	No. de loups-marins capturés.	Remarques.
Flirt	Boudreau	46	10	4	16	
Archangel	Jomphe	40	10	4	80	
Jenny Lind	Turbide	39	10	4	60	
Greenock	Terrieau	39	10	4	200	
Dolphin	Delany	52	10	4	60	
Two Brothers	Richard	42	10	4	120	
Onésime	Richard	42	10	4	400	
Annie	W. Terriau	41	10	4	20	
Mary Ann	Arseneau	36	10	4	310	
Temperance	do	34	10	3	80	
Mary	do	34	10	3	130	
Emelite	Bourque	26	8	3	Nil.	
Total, No. 12		473	118	45	1,476	

HAVRE DES MAISONS.

Noms des navires.	Nom des capitaines.	Tonnage	Homm's	Bateaux.	No. de loups-marins capturés.	Remarques.
Espérance	Giasson	51	10	4	430	
Cutter	Cormier	27	10	3	60	
Marie Louise	Arseneau	21	7	3	150	
Flora	Sire	34	10	3	50	
Queen of the East	Lapierre	12	5	2	50	
President	Boudreau	30	10	3	50	
Total, No. 6		175	52	18	790	
Grand total, No. 18.		648	170	63	2,266	

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa. 1871.
(Certifié,) W. F. WHITCHER.

ETAT du nombre et du tonnage des navires, indiquant les équipages, les bateaux et les rets employés à la pêche du maquereau de printemps aux îles de la Madeleine, pendant la saison de 1871.

Noms des navires.	Nom des capitaines.	Provenances.	Ton-nage.	Hom-mes.	Ba-teaux.	Rets.	No. de barils de maquereau pris.
Foam	Henley	Spry Bay, N.-E.	40	11	5	80	180
Harvest Home	Jackson	,,	30	6	4	70	190
Catherine	Gerard	,,	27	7	3	60	140
Cleary	Hawes	,,	35	11	4	80	190
Lavina et Elizabeth	Hawes	,,	23	10	5	100	230
Annie	Cook	,,	42	12	5	110	200
Maria	Habley	,,	17	4	2	30	56
Janet	Hubey	,,	30	11	4	86	250
Annie Belle	Leslie	,,	41	13	6	120	330
Convoy	Hawes	,,	19	5	2	40	80
Express	Redmond	Halifax	31	6	3	62	140
Ocean Bride	Malcomb	Port de Richm'nd	13	4	2	60	100
Lillian	Proctor	,,	44	5	2	50	150
Fly	Langley	Pt. Hawkesbury	22	5	2	42	80
Mary	Embree	,,	41	8	4	80	120
P. Martin	Murphy	Hav. aux navires.	23	7	3	50	150
Emily Jane	Murphy	,,	40	8	3	80	125
Engedé	Moore	Port de Mulgrave	25	4	1	20	100
Total No. 18	....	....	546	140	60	1220	2811

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1871.
(Certifié,) W. F. WHITCHER.

Résumé général des produits pêchés par les navires des îles de la Madeleine en 1871.

Noms des navires.	Noms des armateurs.	Tonnage.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de bateaux de pêche.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	Nombre de loups-marins.	Qtx. de morue.	Qtx. d'aigrefin.	Barils de Maquereau.	Barils de hareng.	Gall. d'huile de loup-marin.	Gall. d'huile de morue.	Bls. d'Œufs de poisson.	Remarques.
Ile Amherst.																				
Président	F. Painchaud	30	3	3	....	9	9	....	1	....	....	50	450	....	....	....	250	320	....	
A. Painchaud	....	36	....	4	....	10	10	....	1	....	....	....	580	....	....	....	...	360	....	
Cutter	....	27	3	2	....	9	9	....	....	....	....	60	300	....	....	....	360	240	....	
Engedé	Cormier	25	1	2	....	8	8	....	....	....	....	..	280	....	....	....	...	200	....	
Marie Louise	Leslie	21	3	2	....	7	7	....	....	....	...	150	260	....	....	....	900	260	....	
Flora	D. Devos	35	3	3	....	10	10	....	1	....	....	50	400	....	....	....	300	200	....	
Espérance	Giasson	51	4	....	10	....	....	....	...	....	....	430	....	....	....	....	3000	....	....	
Queen of the East	Lapierre	12	2	....	....	5	....	....	....	....	...	50	....	....	....	....	300	....	....	
	Total No. 8	237	19	16	10	58	53	....	3	....	....	780	2270	....	....	...	5110	1580	....	
Havre aux Maisons.																				
Annie	Terrieau	41	4	3	....	10	10	....	....	....	....	20	500	....	....	....	160	300	....	
Dolphin	Richard	52	4	4	....	13	13	....	1	....	....	60	550	....	....	....	300	300	....	
Archangel	Jomphe	40	4	3	....	10	10	....	1	....	....	80	500	....	....	....	400	320	....	
Two Brothers	Delany	42	4	3	....	11	10	....	....	....	....	120	500	....	....	....	600	340	....	
Onésime	Richard	42	4	3	....	11	10	....	....	....	...	400	450	....	....	....	2000	300	....	
Jenny Lind	Turbide	39	4	3	....	10	10	....	....	....	....	60	400	....	....	....	400	300	....	
Mary Ann	Arseneau	34	4	3	....	11	10	....	1	....	....	310	500	....	....	....	1500	335	....	
Mary	,,	34	3	3	....	11	10	....	....	....	....	130	500	....	....	....	600	360	....	
Greenock	Terrieau	39	4	3	....	11	10	....	1	..	....	200	500	....	....	....	1000	345	....	
Temperance	Arseneau	36	3	3	....	11	10	....	....	....	....	80	450	....	....	...	400	350	....	
Flirt	Johnston	46	4	....	6	11	...	....	....	....	....	16	....	....	....	....	90	..	....	
Emelite	,,	26	3	....	....	8	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
	Total No. 12	473	45	31	6	128	103	....	4	....	....	1476	4850	....	....	....	7450	3310	....	

RÉCAPITULATION.

		Tonnage.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de bateaux de pêche.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	No. de seines à hareng.	No. de seines à capelan.	No. de rets à maquereau.	No. de rets à hareng.	Nombre de loups-marins.	Qtx. de morue.	Qtx. d'aigrefin.	Barils de Maquereau.	Barils de hareng.	Gall. d'huile de loup-marin.	Gall. d'huile de morue.	Bls. d'Œufs de poisson.
Havre Amherst	No. 8	237	19	16	10	58	53	....	3	....	....	790	2270	....	....	...	5110	1580	....
Havre aux Maisons	,, 12	473	45	31	6	128	103	....	4	....	....	1476	4850	....	....	...	7450	3310	....
Total, navires	,, 20	710	64	47	16	186	156	....	7	...	....	2266	7120	....	....	...	12560	4890	....

Département de la Marine et des Pêcheries, Branche des Pêcheries, Ottawa, 1871.

(Certifié,) W. F. Whitcher.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ÉTAT du nombre et du tonnage des navires, indiquant les équipages, les bateaux, les rets et les seines employés à la pêche du hareng aux Iles de la Madeleine pendant la saison de 1871,

Nom du navire.	Pavillon ou nationalité.	Provenances.	Tonneaux.	Hommes.	Bateaux.	Rets.	Seines.
Winnie	Anglais	Halifax, N. E	37	4	1	....	....
Franklin Goold	,,	Grand Manan, N. B	46	5	3	....	....
Lillian	,,	Port Hawkesbury, N. E.	45	7	2	2	1
Mariner	,,	Lunenburg, N. E	56	7	3	2	....
Nellie H	Américain	Eastport, E. U	78	6	3	...	....
A. F. Whiting	,,	Mount E. U	43	5	3	....	1
Josephine	,,	Freemont, E. U	55	6	2	3	....
Olive Branch	,,	Cutler, E. U	62	6	2	7	....
Lewis H. Smith	,,	Bucksport, E. U	51	7	2	....	...
Onward	Anglais	Port Hawkesbury, N. E	52	8	3	6	1
Ann Leonard	,,	West Isles, N. B	89	8	3	....	....
Victory	,,	Port Hawkesbury, N. E	37	6	1	2	....
Joanna	,,	St. Andrew, N. B	40	5	3	....	....
Hattie	Américain	Eastport, E. U	52	5	2	4	....
A. B. Higgins	,,	Lamoine, E. U	42	7	2	....	....
E. H. King	,,	,, ,,	106	12	4	....	1
F. P. Frye	,,	Northaven, E. U	85	12	3	....	1
W. R. M'Kenzie	Anglais	Ile du Prince Edouard	55	5	1	.. .	....
Adèle	,,	,, ,,	66	6	2	....	....
Josephine	,,	,, ,,	40	6	2	....	....
Octavia	,,	,, ,,	64	6	2	...	1
Caroline Knight	Américain	Lubec, E. U	99	8	3	....	....
Margaret Ann	Anglais	Port Hawkesbury, N. E	70	9	2	1	1
W. D. Smith	,,	,, ,,	50	6	2	....	....
Margarathea	,,	Ile du Prince Edouard	38	4	1	....	. ..
Atlantic	Américain	Camden, E. U	35	6	2	....	....
Cape Ann	,,	Hancock, E. U	42	7	2	....	....
Sarah	Anglais	Canso, N. E	56	6	3	....	....
Margaret Jane	,,	,,	42	5	2	3	....
Louis Jane	,,	Port Medway, N. E	53	7	2	....	....
S. R. Teel	,,	Halifax	48	8	3	....	1
Red Beach	Américain	Eastport, E. U	70	6	2	....	....
Young Witch	Anglais	Cheticamp, E. U	30	7	4	7	....
Fairy Queen	,,	,, ,,	12	5	2	5	....
King Fisher	,,	,, ,,	12	5	1	4	....
Quick	,,	Arichat	13	5	2	4	....
Pointer	Américai	Eastport, E. U	74	7	2	....	....
Susan	Anglais	Canso, N. E	19	4	2	4	....
Onyx	,,	Port Mulgrave	59	8	2	8	....
Dusky Lake	,,	Canso	44	7	2	4	....
Young Nova Scotian	,,	Lunenburg	46	7	2	....	....
Lizzie Lee	Américain	Lamoine, E. U	92	12	3	....	....
Swan	Anglais	Canso	46	8	2	....	....
Allegro	,,	,,	36	6	2	....	....
Mary	,,	Port Hawkesbury	41	6	2	2	....
Ruby	,,	Guysboro'	33	6	2	....	....
Emblem	,,	Halifax	50	6	2	....	....
Merlin	,,	Liverpool	57	7	2	...	1
Bessie	,,	Yarmouth	40	6	2	....	....
Brilliant Star	,,	Port Medway	39	7	2	....	....
Ocean Wave	,,	Canso	23	5	2	....	....
George Gilman	Américain	Cutler, E. U	59	6	2	....	....
Susan	Vnglais	Port Richmond	19	4	2	....	1
Alert	,,	,, ,,	46	5	2	....	1
Renfrew	,,	Havre Isaac	41	8	3	....	1
Alberton	,,	Ile du Prince Edouard	28	9	2	....	....
Hattie Collet	,,	,, ,,	52	4	1	....	....
Leader	,,	,, ,,	20	5	1	....	....
Lillian	,,	,, ,,	25	4	2	....	1
S. V. Coonan	,,	,, ,,	72	6	2	....	....
Dominion	,,	,,	69	6	2	....	1
Express	,,	Halifax	35	5	3	....	1

ETAT du nombre et du tonnage des bâtiments employés à la pêche du hareng aux îles de la Madeleine, etc.—*Fin.*

Nom du navire.	Pavillon ou nationalité.	Provenance.	Tonneaux.	Hommes.	Bateaux.	Rets.	Seines.
Centreville	Anglais	Ile du Prince-Edouard	25	3	1	....	....
J. E. Carr	,,	,, ,,	19	5	1	...	1
Marie Alva	,,	,, ,,	36	4	1	....	....
Whisper	,,	Halifax	25	5	2	10	....
Laurel	Américain	Mount Desert	32	6	2	....	....
William Taylor	Anglais	Pope's Harbor	45	6	3	4	2
Bounty	,,	Ile du Prince-Edouard	54	4	1	....	....
Garnet	,,	Guysboro'	60	8	2	....	....
British Tar	,,	Chester, N.-E.	30	6	2	2	....
Princess Augusta	,,	St. André, N.-B.	37	4	2	....	1
E. Ferguson	,,	Shippegan	39	4	1	....	....
Humming Bird	,,	Halifax	39	6	3	....	....
Rosalie	,,	Canso	46	5	3	....	1
Fleetwing	Américain	Lamoine, E.-U.	52	7	2	....	....
J. Coolidge	,, ,,	,, ,,	52	7	2	....	....
Tropic Bird	Anglais	Mahone Bay, N.-E	46	7	3	....	....
Harvest Home	Américain	Lamoine, E.-U	78	9	3	....	1
Prize	,, ,,	Freemont, E.-U	70	6	3	....	....
Louisa Agnes	Anglais	Mahone Bay, N.-E.	50	8	2	....	1
Samuel Knight	Américain	Lamoine, E.-U	59	9	2	....	....
Margaret	Anglais	Ste. Marie, N.-E.	37	5	2	9	....
Kate	,,	Port Hawksbury, N.-E.	58	6	2	....	1
Frank	,,	Ile du Prince-Edouard	61	9	2	....	..
Kate	,,	Yarmouth, N.-E.	48	5	2	....	1
Odessa	,,	Ile du Prince-Edouard	43	5	2	....	....
Mary Margaret	,,	,, ,,	26	5	1	....	....
Carrie	,,	,, ,,	32	4	1	....	....
Willie	,,	,, ,,	65	7	2	...	....
"We are here"	,,	,, ,,	24	6	2	....	....
Sun	Américain	Hancock, E.-U.	45	5	2	....	....
Total, No. 92			4,364	573	194	94	25

RÉCAPITULATION.

	No.					
Etats-Unis	23	1428	167	55	14	5
Ile du Prince-Edouard	21	914	113	32	....	4
Nouvelle-Ecosse	43	1771	267	95	80	15
Nouveau-Brunswick	5	251	26	12	....	1
No.	92	573	573	194	94	25

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Division des pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié,) W. F. WHITCHER.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE H.

PRÉCIS DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE ET GARDIENS DES PÊCHERIES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC, POUR LA SAISON DE 1871.

DIVISION DE LA RIVE SUD, DE LA POINTE LÉVI AU CAP CHATTE.

Alfred Blais, garde-pêche.

La saison, à tout prendre, n'a pas été heureuse pour les pêcheurs de cette division. La pêche du saumon a beaucoup moins donné que dans les années 1869 et 1870 : la prise qui, en 1869, avait été de 5,800 et, en 1870, de 9,539 saumons, n'a été cette fois que de 4,020 pièces. On attribue cet insuccès aux temps orageux et venteux qui ont régné dans les mois d'été, et qui ont empêché de tendre convenablement et de raccommoder les rets. Il y a aussi une diminution de 4,500 barils dans le produit de la pêche du hareng, et de plus de 5,000 barils dans celui de la pêche sardinière, sur les rendements de l'année dernière—différence en moins de plus de $30,000. Il n'a été pris que 115 marsouins, tandis qu'en 1870 il en fut tué 208. Par contre, il y a eu une augmentation considérable dans la prise des aloses ; le nombre de poissons capturés, qui avait été de 16,000 l'année dernière, a été en 1871 de 25,000. Les pêcheries d'anguilles, qui occupent beaucoup de monde, ont été aussi productives que l'année dernière. Le rendement de la pêche de l'éturgeon a été meilleur. En se reportant à l'appendice D, on verra que la diminution dans la valeur des produits des différentes pêches de cette division, comparativement aux résultats obtenus en 1870, est d'environ $50,000.

On a pris à la mouche dans la rivière Rimouski, cette année, 68 saumons, du poids brut de 826 livres ; l'année dernière, on y en avait capturé 18. La rivière Métis s'améliore de même sensiblement ; on y a tué 30 saumons, 11 de plus qu'en 1870.

DIVISION DU CAP CHATTE.

Jos. J. Letourneau, garde-pêche.

Le rapport de cet agent marque en somme une augmentation considérable dans les produits des pêcheries de la division,—ainsi que dans le nombre des pêcheurs, des bateaux et des outillages de pêche. La pêche du saumon a été moins bonne que l'année dernière, à cause de la hauteur de l'eau dans les rivières.

La rivière Sainte-Anne-des-Monts a été pêchée pour la première fois à la ligne ; on n'y a pris que 8 saumons dans l'espace d'une semaine. Ce mince succès est dû entièrement à des crues fortes et incessantes. Au rapport de M. Letourneau, les frayères fourmillent de poissons reproducteurs. Au cap Chatte, la pêche de la morue, pendant l'été, a été bien meilleure qu'elle ne le fut à la même époque en 1870 ; mais celle de l'automne accuse une diminution importante.

A Sainte-Anne-des-Monts, les résultats présentent sur ceux de l'année dernière une double augmentation de 30% pour la pêche d'été, et de près de 300% pour la pêche d'automne.

Les états constatent aussi une forte augmentation dans les rendements de la pêche du haddock, du maquereau et du hareng, et une légère diminution dans la production de l'huile de morue. Quelques contraventions aux lois de pêche ont été portées à la connaissance du département ; les auteurs en ont été poursuivis avec diligence par le garde-pêche.

DIVISION DE PERCÉ.

P. Vibert, père, garde-pêche.

Voir l'*Appendice C.* qui présente les résultats des pêches dans cette division pendant la saison de 1871. Le département n'a pas reçu de rapport de M. Vibert, mais tient d'autres sources que ces résultats ne sont pas au-dessous du rendement moyen.

Division de Gaspé.

Jos. Eden, fils, garde-pêche.

Bien que la pêche du saumon n'ait pas produit tout-à-fait autant que l'année dernière, dans cette division, les statistiques montrent que celle des autres poissons a été beaucoup plus fructueuse. La pêche de la morue, médiocre en 1870, a été excellente pendant la saison dernière ; elle n'a pas donné moins de 916 quintaux. Le maquereau a été beaucoup plus abondant ; les quantités qu'on en a prises excèdent d'environ 50% les résultats de la pêche de l'année dernière. Nos pêcheurs de la division ont fait près de 600 barils d'huile de baleine et 683 barils d'huile de morue. On a pris 187 saumons à la mouche dans la rivière York, quoique le temps ait presque toujours été défavorable. Le plus gros pesait 36 livres ; poids total, 3,887 livres ; poids moyen, 21 livres. A la demande de plusieurs personnes, la division fluviale de la rivière Dartmouth a été réservée pour la commodité des touristes et des pêcheurs à la ligne de passage dans l'endroit, et on a délivré pendant la saison douze permis, qui ont produit $22. Quatre-vingt-seize saumons ont été capturés à la mouche dans ce cours d'eau, outre un grand nombre de truites. Il y a eu un cas de violation de la fermeture hebdomadaire au barachois de la Malbaie.

Division de Pabos.

James M. Remon, garde-pêche.

Voici ce que rapporte cet officier :—La pêche de la morue a donné en somme le même résultat moyen que l'année dernière, malgré la fréquence des gros temps qui ont empêché nos pêcheurs de profiter de la grande abondance du poisson sur les bancs. La pêche du hareng a été bonne ; dans la grande et la petite rivière Pabos, ce poisson a frayé en très-grand nombre au printemps, ce qui est un évènement rare, car le hareng préfère ordinairement les eaux plus tranquilles de la baie. Pour ce qui est du maquereau, la pêche se borne ici à l'approvisionnement de boitte. La prise de saumons a été beaucoup moindre que de coutume, mais les crues fortes et tardives du printemps en sont l'unique cause. Dans toutes les rivières, ces poissons étaient plus nombreux que les années dernières. Il n'y a eu qu'une seule contravention portée à la connaissance du département par M. Remon, qui l'a punie sommairement.

Division de Port Daniel.

William Phelan garde-pêche.

Cet officier rapporte que la pêche de presque toutes les espèces de poisson a été rarement aussi productive qu'en 1871. La pêche du saumon, quoiqu'elle ait rendu moins que l'année dernière, a été néanmoins très-bonne et meilleure qu'elle ne l'était depuis bien des années. La pêche de la morue a été bonne aussi, tant pendant l'été que pendant l'automne, et il y a eu toute la saison de la boitte en abondance. Dans les mois de juillet et d'août, le maquereau a été très-commun, et on en a pris dans les rets à hareng de grandes quantités, dont on a fait de la boitte. On a très-rarement vu les harengs si nombreux au Port-Daniel et dans le voisinage, pendant le printemps et l'été. Le hareng du printemps fit son apparition vers le 20 mai, et on eût pu en prendre alors à la seine des milliers de barils ; mais il n'y avait pas de demandes immédiates de ce poisson, et d'ailleurs les habitants n'étaient pas préparés pour en saler de telles quantités. Les harengs d'été se présentèrent vers le mi-août en troupes si épaisses que sous leur pression plusieurs rets se rompirent. Les pêcheurs durent retrousser une partie de leurs filets, afin de limiter les captures. Le garde-pêche attire l'attention du département sur l'usage où l'on est dans sa division de récolter le frai de hareng pour l'engrais des terres, ce qui, selon lui, tend efficacement à détruire cette précieuse espèce de poisson. Peu après l'apparition du hareng au printemps, on vit le rivage se border de frai—sur plusieurs points de deux pieds et plus d'épaisseur—et les fermiers le recueillir en toute hâte pour en fumer leurs terres. Ils n'ont pas dû en détruire de cette façon moins de 2,000 barils. Il n'y a pas eu d'infractions aux lois de pêche dans la division.

Division de New-Richmond.

R. W. H. Dimock, garde-pêche.

Les opérations n'ont pas été aussi bonnes ici que l'année dernière ; une des causes de cette décroissance, se trouve dans le fait que plusieurs jeunes gens, qui auparavant se livraient à la pêche, travaillent sur le chemin de fer Intercolonial. Des bateaux, appartenant aussi à Paspébiac, ont été pêcher à la côte du nord jusqu'au 15 août. Les statistiques accusent une diminution de près d'un tiers dans le rendement de la pêche de la morue, sur les résultats de 1870.

La pêche du saumon, sans être tout-à-fait aussi heureuse que l'année dernière, a été toutefois supérieure à ce qu'elle avait été les années précédentes.

	Livres.
Produit de la pêche de 1869	12.890
" " 1870	23,797
" " 1871	14,068

Le plus gros saumon capturé pesait 42 livres et demie. On a pris moins de hareng que la saison dernière, et à peu près autant de maquereau.

La majeure partie des graviers sont employés à Paspébiac aux préparations de la morue apportée de la côte du nord par les maisons Charles Robin et Cie et LeBoutillier et Frères.

Dans la grande rivière Cascapédia, on a capturé à la mouche 44 saumons—dont deux pesant chacun 40 livres, un 38 livres et quatre autres plus de 30 livres. Le poids moyen était de 23 livres environ. Dans la grande rivière Bonaventure, on a pris aussi à la mouche 60 saumons, du poids de 33 à 29 livres.

Sur l'avis que la petite rivière Cascapédia était si bien obstruée dans un endroit par des bois dérivés et enchevêtrés que ni les saumons ni les truites ne pouvaient la remonter, le garde-pêche avait été autorisé à examiner le cours d'eau et à faire disparaître l'obstacle. Celui-ci a été enlevé moyennant une dépense de 40 piastres environ, et le poisson peut maintenant se rendre sans encombre à ses frayères. Dans sa tournée, à la fin de l'automne, M. Dimock a compté plus de cent saumons dans les bassins de la pitite rivière Cascapédia. Les grandes rivières Cascapédia et Bonaventure ne sont pas moins bien peuplées de poissons reproducteurs.

Division de Maria.

P. C. Beauchesne. garde-pêche.

La pêche de la morue n'a pas été aussi productive que l'année dernière ; les pêcheurs n'ont pris que 100 quintaux de ce poisson pendant l'été ; pêche tout-à-fait nulle à l'automne.

La pêche du saumon, moins bonne qu'en 1870, a été toutefois plus fructueuse qu'en 1869. Les lois ont été partout observées.

Divisions de Matapédia et de Ristigouche.

John Mowat garde-pêche.

Par suite de la mort de M. Alexander Fraser, l'ancien garde-pêche, on a trouvé nécessaire de placer la division Matapédia sous la surveillance de M. Mowat. Celui-ci rapporte que de grandes crues ont d'abord retardé beaucoup la pêche du saumon au rets, et qu'ensuite, lorsque les rivières ont été suffisamment basses pour qu'on ait tendu les filets, des arbres déracinés, des pièces de bois flottants, entraînés par les courants, les ont soit emportés ou en partie mis en pièces. Pour ces causes, le produit pêché n'égale pas même la moitié de celui de 1870 ; il n'est que de 30,000 livres, contre 85.000 livres. Les saumons toutefois, grâce au grossissement des eaux, ont pu pénétrer dans les rivières en grandes troupes et gagner en sûreté leur frayères.

Dans la saison dernière, 40 saumons d'une bonne grosseur, ont été pris à la mouche dans la rivière Matapédia, et plus de 200 dans le Ristigouche. Ces deux cours d'eau abondent en truites.

Sur la représentation de M. Mowat, le Kedgwick, tributaire du Ristigouche, a été réservé pour la propagation naturelle et artificielle du saumon.

M. Mowat, à qui le département avait demandé son opinion sur les avantages que la rivière Ristigouche présente pour la pêche à la ligne, a fait cette réponse :—

" Je ne crois pas que la rivière principale puisse être pêchée fructueusement par plus de quatre lignes. Il n'y a que deux bassins où l'on puisse toujours pêcher le saumon—les bassins de Patapédia et des Sauvages. Il se fait de bonnes pêches daus plusieurs autres, mais seulement dan certaines conditions de la rivière, car les poissons ne paraissent s'arrêter et se reposer dans ces bassins que passagèrement, lorsqu'ils gagnent le Kedgwick. Les deux que je viens de nommer font exception ; il s'y trouve toujours des saumons en plus ou moins grand nombre et dans toute la saison on peut y jeter la ligne. Il ne manque pas d'endroits où pêcher, durant la montée des saumons aux frayères ; mais je doute fort que le plaisir pût y dédommager des fatigues. On y prendrait peut-être quelques poissons, mais quant à y faire une journée de pêche aussi heureuse que dans les eaux d'un bassin, ce serait bien difficile.

" La rivière Patapédia n'est, à mon avis, aucunement propice pour la pêche à la ligne; ses premiers bassins sont à 30 milles de son embouchure, et encore sont-ils bourbeux. Mes observations me portent à croire que le saumon ne s'y repose point et qu'il la remonte tout d'un trait jusqu'aux lacs.

" Je regarde la rivière Upsalquitch, surtout si elle est protégée, comme le plus beau de tous ces cours d'eau, et mon opinion est corroborée par celle du capitaine Murray, dont l'expérience doit être beaucoup plus étendue que la mienne. A ma demande, il visita cette rivière l'été dernier et y prit treize poissons en deux heures dans le même bassin, avec deux lignes. Elle exigera la plus soigneuse surveillance, parce qu'on s'y rend sans peine et qu'elle est fréquentée par les Sauvages qui vont l'été récolter sur ses bords des écorces et des baies, ainsi que par les blancs, qui y coupent du bois. Elle renferme les plus belles nappes d'eau où jamais pêcheur ait fait voltiger la mouche. Le poisson y varie en pesanteur de huit à quinze livres. Trois lignes seraient assez, je crois, pour cette rivière. "

Division de Québec.

D. Rosa,
L. P. Huot } *gardiens.*

Le premier de ces agents, qui est chargé du soin de protéger les lacs situés au nord de Québec, dont les principaux sont les lacs Beauport, St. Charles, Huron, Laron, Noël, des Roches, Jacques-Cartier, et ceux qui se trouvent dans le voisinage du chemin de colonisation du lac Saint-Jean, a bien accompli ses services. La truite, principal poisson des lacs, a abondé, et les pêcheurs à la ligne ont eu beaucoup de succès. La pêche d'hiver a été interdite encore dans le lac Beauport.

La division de M. Huot comprend maintenant les lacs des comtés de Charlevoix et Montmorency, et les places de pêche de l'île d'Orléans ; ces dernières étaient auparavant sous la surveillance de M. Blais, qui se trouve sur la rive sud ; mais le ressort de cet agent était déjà suffisamment étendu, et on transporté à M. Huot la garde de ces pêcheries. Il y a eu une grande augmentation dans le rendement de la pêche de l'anguille, et la pêche dans les lacs a été très-fructueuse. La loi a été violée par quelques personnes dans cette division pendant la saison dernière ; mais les coupables ont été découverts, poursuivis et mis à l'amende pour le gardien.

Division de la Malbaie.

C. Demeule, gardien.

Fait rapport que les lois de pêche ont été observées généralement ; cependant il a été commis quelques infractions dont il ne lui a pas été possible de découvrir les auteurs. Diminution considérable dans le rendement de la pêche de la sardine et de l'anguille, sur le produit de 1870—par suite de vents contraires et de gros temps.

Division du Saguenay.

George Riverin,
Ferd. Saillant, } *gardiens.*

En consultant l'appendice E, on verra que le rendement de la pêche du saumon dans cette division est un peu en progrès, et que celui de la pêche du hareng a augmenté de plus

du double. Il y a eu plusieurs violations de la loi dans la division de M. Riverin. Les délinquants ont été conduits devant le magistrat stipendiaire du district du Saguenay, M. le juge Cimon, et punis sommairement.

M. Saillant, qui a la surveillance du Saguenay et de ses tributaires, continue à déployer beaucoup d'activité et de vigueur; sa diligence à mettre la main sur les contrevenants et à faire exécuter la loi dans ce grand district difficile à garder, où le braconnage des rivières était auparavant chose habituelle, produit les meilleurs résultats. Soixante et dix-huit saumons ont été capturés à la mouche, cette année, dans la rivière de l'Anse St. Jean; huit dans la petite rivière Saguenay, et 237 dans la rivière Sainte-Marguerite.

Voici sur les rivières des détails pleins d'intérêt empruntés au dernier rapport de M. Saillant:

Dans le cours de la présente saison, j'ai visité trois fois la rivière Ste. Marguerite. Deux fois j'ai remonté la rivière dans toute sa longueur, et à ma troisième visite, j'ai parcouru le bras du nord-ouest jusqu'à la chute. J'ai toujours trouvé tout en ordre, et je crois que les gardiens accomplissent fidèlement leurs devoirs. Les pêcheurs à la ligne se plaignaient que le saumon ne mordait pas; ils s'en prenaient à ce que le poisson était monté en rivière, par suite de la crue des eaux, plus tôt qu'à son ordinaire. Dans mes visites j'ai vu de nombreuses troupes de saumons sur les frayères, principalement dans le haut de la rivière;—il y en avait plus que l'année dernière.

Le petit Saguenay est, je crois, bien gardé; d'ailleurs il n'est guère fréquenté par les dardeurs. Le gardien me dit qu'il y avait plus de saumons que l'année dernière.

"La rivière de l'Anse Saint-Jean a été extrêmement bien protégé durant la saison dernière; il n'y a pas moins de quatre gardiens établis sur une étendue de six milles; l'un d'eux ne fait rien qu'exercer sa surveillance sur les trois autres, et pour ce soin il reçoit du locataire cinq shillings par jour, outre sa nourriture. Je suis d'opinion, au reste, que la leçon qu'on a donnée l'année dernière en punissant les dardeurs poursuivis par moi, a eu l'effet d'empêcher cette année la pêche illégale. Le locataire n'a pêché qu'au pied de l'écluse, et il est grandement content de son succès. Plus de cent saumons ont pénétré dans une petite rivière qui se trouve sur la terre de David Côté, à environ quatre ou cinq milles en amont du point où cesse la marée. Lorsque j'y allai en octobre dernier pour me procurer du frai, j'en vis sept le premier jour, mais la journée du lendemain fut pluvieuse, et, je ne les revis plus.

"La rivière Eternité est un cours d'eau fort visité des dardeurs, parce qu'il leur offre des facilités particulières pour y faire la pêche au dard de jour comme de nuit. J'y ai passé une bonne partie de mon temps et j'y ai même tenu un gardien dix-neuf jours, pendant mon absence temporaire; cependant les dardeurs y avaient fait une petite visite, si j'en dois croire mes renseignements. Avant peu, je saurai si mes soupçons sont fondés ou non. Quoiqu'il en soit, je suis convaincu qu'il est monté, cette année, dans la rivière, deux fois autant de saumons que l'année dernière, à la faveur des grosses eaux et en conséquence de l'enlèvement d'un embarras de troncs d'arbres qui leur barrait le chemin, et que j'ai fait disparaître au printemps.

"La rivière de la Descente des Femmes n'est pas, à proprement parler, une rivière de pêche à la ligne; les eaux en sont trop basses en été; mais, si elle est convenablement gardée, elle peut devenir une bonne retraite pour la reproduction du saumon. Il y a trois ans elle était absolument dépeuplée; cette année, les grandes crues et l'enlèvement des obstacles ont permis à bon nombre de saumons de monter aux frayères. Dans une courte visite que je fis de cette rivière, je n'ai pas compté moins de onze de ces poissons dans l'espace d'un mille, et le gardien me dit qu'il y en avait beaucoup plus.

"La rivière Ah! Ah! n'a jamais été une rivière à saumons. On m'a dit, cependant que plusieurs individus de cette espèce s'y sont introduits à l'automne; j'en ai moi-même vu sept au pied de l'écluse, essayant en vain de franchir le barrage. Sur cette écluse, la passe-migratoire se trouve près de terre, et le poisson suit le milieu du courant. Quelques saumons entrent toutefois dans la passe, car on en a vu au-dessus. La passe est en bon ordre.

"La rivière à Mars est certainement la meilleure de tout mon ressort, et je ne puis m'expliquer pourquoi elle n'a pas été pêchée cette année. On ne s'imagine pas combien les saumons s'y sont multipliés depuis trois ans; il n'y a pas de si petits bassins où l'on n'en voie quelques-uns. Dans un petit rapide à la tête des eaux dormantes, j'en ai vu neuf, entre autres deux qui étaient de très-grandes dimensions. L'alevin fourmille dans le bas de la rivière,

« Il m'a paru très-prudent de défendre dans toutes ces rivières la pêche à la ligne par les enfants de moins de douze ans, et on m'a généralement obéi. Les gens sentent qu'ils ont intérêt à la protection du saumon, et espèrent que plus tard la générosité des pêcheurs à la ligne leur fera gagner un peu d'argent. J'ai pu constater que le peuplement de saumons avait beaucoup augmenté, pendant la saison, dans le Saguenay, en voyant sauter de ces poissons de toutes parts dans les petites anses, quand le temps était calme."

Division de Godbout.

E. Pelletier, gardien.

Cet agent, nommé pendant la saison dernière, ne paraît pas très-propre aux fonctions qui lui sont confiées. Il a été forcé de quitter son poste presque au commencement de la saison, à cause de sa mauvaise santé. Les statistiques fournies par lui sont très-peu satisfaisantes et très-peu sûres.

La pêche à la ligne dans la rivière Godbout a été bien meilleure qu'en 1870. L'année dernière, l'eau était trop basse ; cette année, elle a été trop haute. On a pris, entre le 15 juin et le 15 juillet, 509 saumons, du poids moyen de 11 livres un quart ; il n'en avait été pêché que 399 en 1870.

Division de Moisie.

F. Thivierge, garde-pêche.

Le produit de la pêche du saumon a été inférieur d'un tiers à celui de l'année dernière—n'ayant été que de 742 barils, tandis qu'en 1870 il s'était élevé à 1,152 barils. Cette diminution est due à ce que, durant le mois de juin, la rivière Moisie a été si haute qu'il était presque impossible de tendre les rets, à cause de la violence du courant. La pêche de la morue a été bonne ; mais les pêcheurs ont essuyé beaucoup de gros temps. Malgré ce désavantage et la rareté relative du poisson à la pointe au Jambon, à Sainte-Marguerite et aux Sept-Iles, le rendement de la pêche, cette année, a atteint la moitié du produit de l'année dernière.

Les harengs de printemps se sont présentés aux Sept-Iles en troupes nombreuses ; malheureusement, la grande quantité de glaces flottantes dans ces parages pendant presque tout le mois d'avril, ont fait perdre aux pêcheurs la majeure partie de la saison de pêche, parce que le hareng est parti avant les glaces.

Le maquereau a été abondant. Les pêcheurs de cette division, en général, ne le pêchent point ; cependant l'un d'eux en a pris 64 barils. Le rapport de l'agent ne mentionne aucune infraction à la loi. L'année dernière, la pêche à la ligne dans la rivière Moisie avait eu un rare succès ; on peut dire cette année qu'elle a été excellente.

Les locataires de la division de la pêche à la ligne, qui ont passé là deux semaines environ, ont capturé 325 poissons ; la saison d'avant, ils en avaient pris 279. Poids moyen, 18 livres et demie. Cinq des plus gros poissons pesaient en moyenne 33 livres 9 onces et demie.

La rivière aux Truites n'a pas été pêchée à la ligne, les eaux ayant toujours été trop hautes.

Division de Mingan.

Philippe Vibert, fils, garde-pêche.

Cet agent a été nommé au mois de juin dernier en remplacement de feu Jos. Beaulieu. La pêche de la morue a été très-bonne, particulièrement pendant l'été : le produit pêché, qui en 1870 avait été de 30,698 quintaux, s'est élevé cette année à 40,112 quintaux. La harengaison en général a été bien meilleure que l'année dernière, ayant donné 3,431 barils. Des goëlettes de la Pointe aux Esquimaux, qui avaient fait voile pour le Labrador y ont fait une très-heureuse campagne. La pêche du saumon au rets a produit moitié moins qu'en 1870 ; c'est à Magpie qu'elle a été meilleure. Cet insuccès relatif doit être attribué aux fortes marées que les grosses crues du printemps ont occasionnées dans tous les cours d'eau. Il a été mis en boîtes 15,000 livres de saumon préparé, à l'établissement de M. Holiday, situé à l'embouchure de la rivière Saint-Jean. MM. McKay, qui ont pêché la division de l'estuaire de la rivière Mingan, n'ont pris cette année que 62 barils de poisson ; ils en avaient pris 101 l'année dernière. Ces messieurs ont été pleins de bonté pour les Sauvages, et leur

ont fourni des provisions ; nul doute que ce ne soit grâce à ces généreux secours si les Sauvages n'ont commis aucun acte de déprédation de toute la saison. La rivière Saint Jean a été pêchée à la ligne pendant un mois, et on y a pris 416 saumons, du poids moyen de 11 livres et demie. Les lignes ont capturé 130 saumons dans la rivière Mingan—et 28 seulement dans la rivière Romaine, à cause de la hauteur des eaux pendant tout l'été.

Les gardiens ont accompli fort utilement leur service en empêchant la pêche en fraude dans ces rivières. Les eaux hautes tout le printemps et au commencement de l'été ont grandement facilité l'ascension du saumon ; aussi les frayères sont-elles toutes bien garnies. Il a été capturé en tout 4,666 saumons, pesant 56,516 livres.

Division de Natashquan.

G. Mathurin, garde-pêche.

La pêche de la morue a été extrêmement bonne, et beaucoup plus fructueuse qu'à la saison précédente. La pêche du saumon au rets a produit plus de la moitié moins qu'en 1870, principalement dans les estuaires des rivières, par suite de la durée des hautes eaux ; mais le garde-pêche dit que les frayères étaient remplies de poissons reproducteurs. Il y a eu une grande diminution dans le rendement de la pêche du hareng sur celui de 1870. Pour plus amples détails sur les pêches voir l'*Appendice C.*

La grande rivière Natashquan a été pêchée à la ligne par S. E. le gouverneur-général et sa suite, composée de Sir A. T. Galt, du colonel McNeil. V. C., de l'honorable M. Pasonby, A. D. C., et de M. Molson, qui en sept jours ont capturé 202 saumons.

District de Watsheeshoo.

Félix Sylvestre, garde-pêche.

La pêche du saumon n'a pas été aussi bonne que l'année dernière, n'ayant produit que 20 barils, au lieu de 36 qu'elle donna en 1870. La pêche de la morue a été très-mauvaise. Le maquereau a abondé, mais les pêcheurs de la division ne le pêchent pas. Il n'a été pris que fort peu de loups-marins le long de cette partie de côte. Voir dans l'*Appendice C* le résultat des pêches de la saison. Le garde-pêche fait rapport que le pillage des œufs d'oiseaux se pratique également par les blancs et par les Sauvages, et que naturellement il en résulte que le gibier devient plus rare d'année en année.

Les Sauvages pêchent la morue sur une petite échelle, et M. Sylvestre pense qu'on ferait bien de les fournir d'hameçons et de lignes afin de les encourager, puisqu'ils sont assez honnêtes et intelligents pour obéir aux lois. La chasse, à l'exception de celle du castors (les chasseurs en ont tué beaucoup de jeunes), a été médiocre cette année.

Cette division renferme peu de rivières à saumons de quelque importance. La plus grande est la Watsheeshoo, qui depuis des années était dévastée par les fraudeurs, favorisés par la coupable négligence et la connivence évidente des anciens gardiens, notamment de celui qui fut nommé en 1870. Grâce à l'activité et à l'énergie déployées par M. Sylvestre cette année, les pratiques illégales ont été entièrement réprimées ; et le département étant en possession des noms des contrevenants, on peut espérer qu'il sera bientôt fait un salutaire exemple.

Division de Pacachoo.

Jean Legouvé, gardien.

La pêche de la morue a été très-bonne. Même rendement à peu-près que l'année dernière. Très-bonne aussi la pêche du saumon ; on a pris 286 barils de ce poisson, contre 210 barils qu'on en avait formés l'année dernière.

Le harengaison a manqué. Le maquereau a donné à peu près autant qu'en 1870.

Les Sauvages rapportent que la rivière Saint-Augustin est remplie de saumons, auxquels la très-grande hauteur de l'eau a fait la route facile jusqu'aux frayères. Grande décroissance dans la pêche aux loups-marins ; voir les détails dans l'*Appendice C.*

La division Pacachoo s'étend de la rivière Napitippi à la rivière Saint-Augustin.

Division de Bonne-Espérance.

W. H. Whitely, gardien,

La pêche de la morue a été remarquablement bonne ; jamais on n'a pris tant de poisson sur la côte. A cause des glaces, les pêcheurs n'ont pu commencer la pêche qu'après le milieu de juin. Le rendement de la pêche du saumon a été moindre que l'année dernière d'un tiers environ, ce qui est dû à ce que les glaces sont demeurées longtemps vis-à-vis Quirpon, Terreneuve. Le détails des pêches se trouve dans l'*Appendice C.*

Plusieurs pêcheurs de Terreneuve ont visité les pêcheries de la division de Bonne-Espérance dans le cours de l'année, et il est probable qu'il en viendra un plus grand nombre l'année prochaine. Cette division s'étend de la rivière Saint-Augustin aux Blancs-Sablons.

Division d'Anticosti.

P. Fournier, garde-pêche.

La morue a été très-abondante, et le rendement de la pêche triple du produit de 1870. Cette abondance a été cause qu'on s'est peu livré à la pêche du loup-marin. Le produit de la pêche au saumon n'a atteint que les deux tiers environ de celui de 1870, parce que plusieurs personnes qui avaient obtenu de nouveaux permis n'en n'ont pas profité, et que d'anciennes places n'ont pas été pêchées, chacun jugeant plus profitable de s'en tenir à la pêche de la morue.

La harengaison a été excellente : produit de 1871, 2,585 barils; produit de 1870, 833 barils.

Les lois de pêche ont été bien observées. On trouvera les statistiques des pêches d'Anticosti dans l'*Appendice C.*

Division des Iles de la Madeleine

J. J. Fox, garde-pêche.

Dans son rapport,—*appendice C*,— le Dr. Lavoie parle au long des pêcheries intérieures et côtières de ces îles. Les produits de la pêche de la truite et de l'anguille ne sont pas assez considérables pour former un élément d'exportation ; c'est à peine s'ils dépassent les besoins de la consommation locale.

Le garde-pêche, qui est en même temps percepteur des douanes à Amherst, rend témoignage des bons effets de la présence des croiseurs de la Puissance " La Canadienne " et le " Stella Maris," pendant la saison du hareng et du maquereau, époques où affluent dans ces parages les bâtiments de pêche étrangers, montés par des équipages en partie recrutés dans les pires classes. Ces croiseurs ont fait régner l'ordre et exécuter les lois ; et M. Fox affirme que sans la présence d'un croiseur les autorités seraient totalement impuissantes. Outre un intéressant rapport sur les pêcheries de sa division, dont les données principales sont reproduites dans le rapport du Dr. Lavoie, M. Fox a aussi envoyé au département d'importantes statistiques, constatant les exportations de poisson et d'huile faites à ces îles, ainsi que les importations, le nombre des navires, leurs ports d'enregistrement, leur tonnage, etc., qu'on trouvera dans l'*Appendice G.*

Division de Magog.

W. H. Austin, garde-pêche.

L'ancien garde-pêche local de cette division, M. S. F. Copp, s'étant démis de son emploi au mois de juillet dernier, M. Austin a été nommé à sa place. A part quelques infractions aux règlements de pêche relatifs à la protection du "lunge" durant la fraie, qui ont été découvertes et sommairement punies, la population de cette division a fait preuve d'un bon esprit d'ordre et d'obéissance aux lois, et selon tous les rapports, le poisson paraît augmenter en nombre.

DIVISION DE SAINT-FRANÇOIS.

W. C. Willis, garde-pêche.

Les pêcheries de cette division sont en progrès, et les habitants commencent à sentir et à reconnaître l'influence bienfaisante de la protection. Le saumon a reparu, cette année, dans la rivière Eaton, après une absence de trente ans. La pêche de la truite à la ligne a été excellente dans la rivière Magog ; on a aussi vu de l'alevin de saumons dans la petite rivière au Saumon. Ici comme ailleurs, les cours d'eau ont été bien endommagés par les propriétaires des moulins à scier, qui y jetaient les sciures et les débris de bois ; mais la loi qui défend cet usage est mise à exécution et produit de bons résultats.

DIVISION DE RICHELIEU.

H. W. Austin, garde-pêche.

Le printemps a commencé de très-bonne heure, et la pêche s'est ouverte en mars avec succès. Cette année, on a étendu la surveillance aux districts des Trois-Rivières et de Beauharnois, où jusqu'ici l'acte sur les pêcheries avait été fort peu respecté, et où la pêche au dard se pratiquait très-généralement. Cette mesure, quoiqu'elle ait causé quelque mécontentement, devra avoir d'heureux effets, et déjà on découvre de l'amélioration. L'année dernière, l'acte était communément violé dans le district de Montréal, mais ces infractions ont eu un terme. M. Austin y a été beaucoup aidé par le magistrat de police en faisant exécuter la loi. Il a été établi, sous la direction de ce garde-pêche, des gardiens locaux aux Trois-Rivières, à Sorel, à Beauharnois et au Côteau-du-Lac, pour y faire observer les dispositions règlementaires relatives au poisson-blanc, à l'achigan et au doré durant les périodes de fermeture.

Dans les lacs de Joliette et de Berthier, quelques personnes pêchent la truite pour l'intérêt de citoyens américains. Elle y est très-abondante, grosse et d'un goût exquis.

Voici un état transmis par M. Austin.

Le district de Richelieu emploie aux pêches 1,650 hommes, avec 900 embarcations, de la valeur d'environ $14,250. Produit des pêches : 7,690 barils de poisson frais et 1,500 de poisson salé — soit une valeur de $45,950 ; à ajouter la valeur des claies à anguilles et des anguilles prises, soit $8,000 : —total, 53,950.

Dans le district de Montréal, 500 hommes ont fait la pêche avec 360 embarcations, et ont pris 1,000 barils de poisson ; valeur $5,000.

Trois-Rivières :—1,500 hommes sur 150 embarcations ; produit pêché, 2,500 barils ; 20,000 minots de petites morues, d'une valeur approximative de $15,000.

Beauharnois :—300 hommes et 150 embarcations ; produit pêché 1,250 barils ; valeur $7,250.

DIVISION MISSISQUOI.

P. E. Luke, garde-pêche.

La pêche a été excellente. On a pris 3,682 aloses. Ces poissons se vendent de 10 à 12 cents pièce à l'état frais. On a pris en outre 170 barils d'autres poissons, vendus de 6 à 7 piastres le baril. Valeur totale du produit pêché, environ $1,100.

DIVISION D'YAMASKA.

R. McCorkill, garde-pêche.

Dans cette division, les barrages des moulins sont tous pourvus de passes-migratoires, et on paraît avoir respecté la loi. Les services de M. McCorkill n'étant plus nécessaires, le département a accepté sa démission.

Division de Chateauguay.

D. McFarlane, garde-pêche.

Les passes-migratoires établies dans les rivières Châteauguay et à la Truite sont bien entretenues. On n'a guère remarqué d'augmentation dans le nombre des poissons qui fréquentent cette dernière ; ce qu'il faut attribuer aux sciures, débris de bois, tan de rebut, qui sont jetés à l'eau par les moulins à scies et les tanneries.

District d'Ottawa.

W. L. Holland, garde-pêche.

Cet agent a visité le lacs de la Gatineau, comté d'Ottawa, vers la fin de l'hiver. Ces lacs regorgent de belles truites, souvent très-grosses, et de poissons blancs, pesant jusqu'à treize livres. Telle y est l'abondance de ces espèces, qu'il assure qu'on pourrait en expédier vingt quintaux toutes les semaines au marché d'Ottawa. Pemachonga, qui fait partie de la chaîne des lacs, contient tout ensemble de la truite tachetée, de la truite grise, du maskinongé et du brochet. Au lac de Trente-et-un-Milles, les achigans noirs fourmillent près des îlettes. La loi paraît bien accueillie ; la population montre généralement le désir d'en observer les prohibitions. Elle prétend déjà ressentir les bons effets de la protection légale des eaux. M. Holland trouve que le moyen le plus efficace d'assurer l'exécution des lois de pêche, est de représenter aux gens les funestes effets de la destruction des poissons qui frayent, et de leur faire comprendre que c'est pour leur propre bien que l'on protège ainsi le poisson. Des lacs qui naguère foisonnaient en truites et en poissons blancs sont à cette heure entièrement dépeuplés, et sans une protection efficace, il en serait bientôt de même de beaucoup d'autres. Ces lacs méritent qu'on les protège, car, en recevant le soin convenable, ils pourraient fournir plusieurs de nos marchés d'excellentes truites (grises et tachetées), de poissons blancs, de dorés, de maskinongés et d'autres espèces à profusion. Les eaux réservées en 1870 par un ordre en conseil, pour la propagation naturelle du poisson, dans les townships de Wakefield, de Portland, etc., près d'Ottawa, ont été bien gardées. Elles fourmillent à la lettre de truites tachetées, et, étant d'accès facile, elles sont pour les pêcheurs à la ligne une grande source d'amusement et de plaisir. L'hiver dernier, il n'a pas été apporté au marché de la ville d'Ottawa moins de trois tonnes de truites et d'une demi-tonne environ de dorés. Le fait que ces approvisionnements de poissons ne se dirigent plus comme auparavant vers les marchés américains, est dû aux mesures prises pour ce département. L'établissement sans nécessité de barrages fermés pendant toute la saison, à la sortie des lacs, par les bûcherons, produit les plus dommageables résultats.

Dans le district de Coulonge, qu'il a visité le garde-pêche rapporte qu'on fait au gibier une chasse destructive, sans merci : ainsi quatre cents orignaux et cent chevreuils avaient été massacrés, paraît-il, pour les peaux et les têtes, et les corps avaient été abandonnés à la dent des loups.

APPENDICE I.

RAPPORT DE S. WILMOT, ECUIER, SUR L'ETABLISSEMENT ICHTHIOGÉNIQUE DE NEWCASTLE, ONTARIO, POUR LA SAISON DE 1871.

A l'Hon. P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, etc., etc., etc.
Ottawa.

Monsieur,—Depuis que j'ai eu l'honneur de vous transmettre mon dernier rapport sur la spécialité de la culture artificielle du poisson, dont je m'occupe depuis plusieurs années, il n'est rien arrivé de bien important dans l'œuvre du développement de cette science. Cependant il y a lieu de se féliciter des progrès rapides que la nouvelle industrie a faits sur le continent de l'Amérique, même depuis l'année dernière.

Il y a quelques années à peine, la pisciculture y était presque totalement inconnue. En Canada, lorsque les journaux ou les revues périodiques en faisaient mention, nombre de personnes la traitaient d'absurdité nouvelle, de théorie impossible. Mais le vent tourne. A présent qu'elle est mieux comprise et qu'on en apprécie mieux les services, les journaux, quotidiens et hebdomadaires, comme toutes les autres publications, en Amérique, recherchent avec empressement les articles sur la science piscicole. Ce fait prouve par lui-même que les notions déjà disséminées n'ont pas peu servi à éclairer les esprits. Le repeuplement des eaux de ce pays par l'introduction et la propagation des espèces précieuses, excite une attention, un intérêt de plus en plus général parmi nous ; il a acquis enfin plus d'importance que bien des gens ne le veulent admettre, faute tout bonnement d'être assez bien renseignés sur la manière dont l'œuvre s'accomplit et sur les fruits bienfaisants qu'on en recueillera.

Une autre preuve de l'importance croissante de la pisciculture—sous un point de vue commercial—c'est le grand nombre de demandes d'approvisionnements d'œufs fécondés et d'alevins de presque toutes les espèces. Les commissaires des pêches de l'Etat de New-York, dans la république voisine, ne peuvent fournir à toutes celles qu'on leur fait, particulièrement d'espèces de poissons qui conviennent aux eaux intérieures de l'Etat.

Plusieurs fois, dans le cours de la saison dernière, des commissaires de pêche et d'autres citoyens des Etats-Unis ont demandé des œufs fécondés de saumon à cet établissement-ci ; je leur en ai fourni dans une certaine mesure ; mais ni par votre département ni par moi, il n'a été fait aucun effort pour vendre de ce produit nouveau.

Eût-on montré quelque désir d'en vendre, on aurait pu placer une quantité considérable d'œufs et d'alevins à des prix très-lucratifs. Mais on juge préférable de ne pas faire pour le moment de ventes qui puissent affaiblir sensiblement les distributions de ces précieuses semences dans nos propres rivières. Quoi qu'il en soit, les quelques fournitures ainsi faites établissent pleinement la possibilité d'obtenir d'excellents prix en argent d'un article de commerce dont personne encore n'avait la moindre idée dans le pays.

Ventes d'œufs.

Le nombre d'œufs fécondés de saumons qui ont été vendus à des étrangers, dans la saison dernière, s'est élevé à trente-trois mille environ (33,000). Les commissaires de pêche de l'Etat du Connecticut en ont acheté dix mille (10,000). Par une cause imprévue, une partie de ces œufs fut avariée dans le transport ; j'en fournis d'autres à la place de ceux qui étaient perdus, et ce nouvel envoi arriva sain et sauf à sa destination. J'appris ensuite que les éclosions s'étaient accomplies le plus heureusement du monde, et que les alevins avaient été [illegible] les différentes rivières de l'Etat. Les commissaires comptaient sur un succès signalé. Un envoi d'œufs a été fait à Thaddeus Norris, écuyer, pour une compagnie qui a entrepris de repeupler la rivière Delaware, sur la côte de l'Atlantique. Ils sont parvenus à leur destination en excellent état. J'ai expédié d'autres lots à différents points des Etats, et je suis heureux

de faire connaître que la part des avaries arrivées en cours de transport a été insignifiante. Pour montrer la sûreté avec laquelle les œufs se transportent, lorsqu'ils sont convenablement emballés, je citerai ici quelques lignes tirées du *Germantown Telegraph* :—" M. Thaddeus " Norris nous apprend que notre projet d'introduction du saumon marche à merveille. Il " revient d'une visite à l'établissement de M. Christie, où les œufs subissent en ce moment " leur évolution, et il rapporte qu'il n'y a eu que 55 œufs (sur 13,000) de gâtés dans le " transport depuis le Canada. M. Norris ira examiner sous peu *Bushkill Creek*, au-dessus " d'Easton, et espère pouvoir faire de cette petite rivière aux froides eaux une nourricerie " pour les alevins avant leur entrée dans le Delaware."

ENVOIS D'ŒUFS À LA NOUVELLE-ECOSSE.

Une certaine quantité d'œufs de saumon a été envoyée à Liverpool, Nouvelle-Ecosse. Ces œufs furent seize jours par les chemins, soumis tour-à-tour aux risques du transport en charrette, en chemin de fer, en bateau à vapeur et en traîneau ; et cependant, si la saison n'avait pas été aussi avancée lorsque je reçus la demande, je ne doute pas qu'ils ne fussent presque tous parvenus en bon état à leur destination. Lors de leur envoi, par la voie ordinaire de l'express, l'embryonnement approchait de son terme ; aussi, si j'avais cru qu'ils mettraient tant de temps à parvenir à Liverpool, ne les aurais-je pas expédiés, sachant bien qu'à moins d'être tenus à une température très-basse, ils éclôraient en chemin, et que les œufs éclos seraient perdus. Toutefois, malgré ce long voyage, un nombre considérable d'œufs étaient encore, à leur arrivée, sains et saufs ; les autres, c'est-à-dire les petits poissons sortis de leurs coques, avaient péri faute d'être dans leur élément naturel. Il est bon peut-être que ce léger accident se soit produit, car il empêchera qu'il n'en arrive d'autres semblables à l'avenir pour de plus grandes expéditions. Les œufs intacts furent placés dans l'eau, et ils éclosaient peu de jours après. La dernière fois que j'en ai eu des nouvelles du Dr. Forbes, M. P., comté de la Reine, N.-E., à qui j'avais adressé cet envoi suivant votre ordre, les alevins profitaient à vue d'œil.

De l'expédition de ces colis d'œufs de saumon, les uns remis à des messagers venus exprès pour en prendre soin, les autres déposés au bureau de l'express pour être dirigés comme les autres marchandises, on peut donc conclure sûrement que l'envoi d'œufs fécondés par cette piscifacture à quelque partie que ce soit de l'Amérique ou même de l'Europe, (là où existent les moyens ordinaires de transport,) peut s'opérer sans être nécessairement suivi de pertes ou de risques ; et je suis convaincu qu'avec le mode d'emballage actuellement adopté à l'établissement, les personnes qui font des demandes d'œufs peuvent compter que le déchet, si même il y en a, sera de peu de conséquence. Il importe toutefois de se rappeler que toutes les demandes doivent se faire d'aussi bonne heure que possible dans la saison, afin de prévenir le danger des éclosions en cours de voyage, lorsqu'il faut envoyer les œufs à de grandes distances et qu'il peut s'écouler beaucoup de temps avant qu'ils parviennent à leur destination.

VALEUR DES ŒUFS.

Les œufs de saumon ont été vendus *quarante piastres* le millier aux commissaires de pêche et aux autres acheteurs américains ; et le produit total de ces ventes s'est monté à la somme de *treize cent vingt piastres* ($1320). Comme l'objet que se propose votre département est le repeuplement des eaux de ce pays, aucun effort n'a été fait par le moyen d'annonces ou de circulaires pour attirer l'attention sur les quantités considérables d'œufs existantes à l'établissement de pisciculture. Si on avait eu recours à la publicité, on aurait reçu un plus grand nombre de demandes, et la vente aurait produit une somme non minime.

Après les envois dont je viens de parler, il restait encore dans les appareils d'incubation au moins *deux cent mille œufs vivants*, qui, estimés au même prix de ceux déjà vendus, auraient rapporté l'importante somme de *huit mille piastres* ($8,000). Lorsque les œufs ont été éclos, la valeur en aurait augmenté de plus du double.

ÉPOQUE DE L'ÉCLOSION.

Au mois d'avril, presque tous les alevins étaient hors de leurs coques. Au moment de leur éclosion, et durant un mois ou six semaines après, une vésicule ombilicale, remplie d'une substance huileuse, est attachée à l'estomac du petit poisson ; c'est au dépens de cette vésicule, par une résorption quotidienne profitant au corps, que s'entretient la vie et que se produit une croissance graduelle et perceptible. Pendant cette période, le poisson ne prend aucune nourriture par la bouche, et demeure sur le côté sans forces et sans mouvement. C'est à cette époque de leur existence,—qui est le temps le plus sûr pour les transporter,—que les alevins sont distribués dans les cours d'eau du pays.

Cette distribution exige beaucoup de soins, à cause des nombreux obstacles que celui qui s'en charge rencontre en chemin, par terre et par eau. En premier lieu, se présente la difficulté de se procurer de l'eau fraîche pendant le voyage en chemin de fer; ensuite la trépidation, le cahotage, joints à une chaleur excessive, exténuent tellement les petits poissons que quelquefois il en meurt un grand nombre. Pour ces causes et d'autres encore qui viennent à la traverse, la distribution n'est pas une tâche très-agréable ; aussi trouverait-on peu de personnes disposées à l'entreprendre, après un premier essai, sans le vif intérêt qui s'attache à son succès, et l'espoir de contribuer à la création d'une nouvelle source de richesse.

DISTRIBUTION DES ALEVINS.

Rivière Trent.

Cette rivière a été, du côté de l'est, le point extrême de la distribution, l'année dernière. Le cours d'eau principal et les petites rivières Cole et Salmon, deux de ses tributaires, ont reçu un nombre considérable d'alevins de saumon. L'opération s'est faite sans aucune avarie, soit pendant le trajet en chemin de fer jusqu'à Trenton, soit pendant le voyage en rivière jusqu'au moment de la mise en liberté des fretins. M. Grahame, M. P. P. et M. Wilkins, garde-pêche local, m'ont prêté une aide très-opportune et très-utile ; tous deux m'ont accompagné dans le haut de la rivière, et, avec une évidente satisfaction, ont assisté à la nouvelle *colonisation* de ces cours d'eau, où j'ai livré au courant plusieurs milliers de petits poissons agiles.

Petites rivières Grafton et White.

Un grand nombre d'alevins ont été déposés aussi dans la petite rivière Grafton, ainsi que dans le ruisseau de White, à Cobourg. A ce dernier endroit, quelques alevins périrent faute d'une provision assez abondante d'eau fraîche, la journée étant extrêmement chaude, et l'eau puisée au puits de la gare n'étant pas bien saine pour eux. Les autres ont été lâchés saufs à une petite distance en amont de la ville.

Petite rivière Barber.

Cette petite rivière, qui entre dans le lac à Bowmanville, a reçu plusieurs milliers d'alevins en deux différentes occasions, l'été dernier. Elle était fameuse autrefois par ses frayères, où les saumons venaient frayer dans les mois d'automne. J'ai eu très-peu de difficulté à l'ensemencer, parce qu'elle n'est qu'à quelques milles seulement de la piscifacture.

Il existe plusieurs moulins à eau sur ses bords. Auront-ils une influence désastreuse sur l'existence de ces jeunes saumons ? c'est ce qu'on ignore encore. Les habitants de Bowmanville prennent beaucoup d'intérêt au succès de l'entreprise ; M. Milne, citoyen marquant de la ville, m'a accompagné, et m'a aidé à déposer dans la rivière les premiers fretins.

Ruisseau de Black.

Plusieurs milliers d'alevins ont été lâchés dans ce ruisseau, qui se rencontre à à quelques milles plus à l'ouest. Il y coule toujours une quantité suffisante d'eau limpide, et c'est un lieu très-propre pour ces petits poissons. Autrefois, le saumon y avait des frayères.

Petite rivière Lynd.

Elle est située à l'ouest de Whitby, à une petite distance de cette ville. Il y a eu un temps où elle était renommée au loin par l'abondance des saumons qu'elle produisait ; c'est pourquoi j'y ai introduit un nombreux essaim d'alevins. Pour accomplir ce repeuplement, il m'a fallu, par une journée très-chaude, faire trente-six milles en voiture, et dans le voyage quelques alevins ont péri. Chemin faisant, je suis passé par chez T. N. Gibbs, écuyer, M. P. à Oshawa, afin de lui montrer ma cargaison vivante de jeunes colons en route pour leur nouvelle patrie. M. Gibbs a témoigné en toute cirsconstance qu'il s'intéresse grandement à l'œuvre, dont il encourage les progrès.

A mon arrivée à Whitby, la nouvelle que je transportais des milliers de fretins de saumon vivants y fit quelque sensation. M. J. V. Ham m'aida à les déposer dans la rivière. Quoique l'eau fût alors très-basse, nous vîmes les petits poissons chercher aussitôt des lieux de retraite sous les pierres et le long des bords pour être en sûreté contre leurs ennemis.

Petite rivière Duffin.

Plus à l'ouest, se jette dans le lac Ontario la petite rivière Duffin, qui, comme toutes celles que je viens de nommer, a été bien réensemencée. Dans une occasion, j'ai donné à M. Hartvick, garde-pêche local, quelques milliers d'alevins ; il a remonté la rivière et les a répandus dans les rapides et dans d'autres places favorables. M. Hartwick, outre qu'il est garde-pêche, est aussi magistrat de l'endroit ; il prend un grand intérêt au repeuplement du cours d'eau.

Higland Creek.

Cette rivière a été bien garnie aussi de fretins de saumon. M. William Helliwell, à qui j'avais envoyé porter de l'alevinage, a bien voulu se charger d'une partie de la tâche. Ayant une connaissance parfaite de la nature et des habitudes du saumon, nul doute qu'il n'ait choisi pour y déposer ces alevins les meilleures situations.

Rivière Humber.

Cette rivière coule à huit milles à l'ouest de Toronto. Je l'ai visitée deux fois, au mois de mai et au mois de juin dernier. Le premier alevinage qui y a été introduit, ne lui était pas d'abord destiné ; je le transportai à Owen-Sound, sur la baie Georgienne ; mais à Toronto, des difficultés relativement à la correspondance entre les trains, m'ayant fait craindre des retards, qui pouvaient avoir un effet désastreux, je me procurai une voiture et me rendis sur les bords de l'Humber. L'intensité de la chaleur qu'il faisait ce jour-là, le manque de glace pour aérer l'eau dans les bidons, me firent perdre un petit nombre d'individus. Je pus néanmoins en mettre en liberté plusieurs milliers sains et vigoureux dans la rivière, en amont et en aval du pont du moulin de M. Howland.

Le second essaim que j'y portai—au mois de juin—ne me donna pas autant d'inquiétude et de trouble ; car à mon arrivée à Toronto, par chemin de fer, je me rendis tout de suite en voiture à la rivière Humber, et en passant le pont des moulins de Lambton, je vidai deux bidons d'alevins dans le courant ;—de là je gagnai les moulins de M. Fisher, situé un peu plus bas, et avec l'aide de ce monsieur, je répandis dans l'eau les six autres bidons qui me restaient. Les petits poissons parurent éprouver une jouissance très-vive à se trouver dans une eau libre et courante, et en un clin d'œil se retirèrent au milieu des roches et dans les remous.

Autrefois, les saumons fréquentaient cette rivière en troupes nombreuses, et on en prenait au printemps et à l'automne. Il arrivait souvent qu'on en capturait dès les mois d'avril et de mai ; alors ils portaient une livrée argentée et brillante, ils étaient riches en chair et engraisse, en état de primeur, et les habitants les appelaient *saumons de printemps*, par opposition aux *saumons d'automne*, qui avaient une couleur sombre, et étaient maigres, mous, hors de saison, parce qu'à cette époque ils se trouvaient dans la fraie. Si l'on parvient à rendre à l'Humber son ancien *saumon de printemps*, on aura obtenu un résultat très-heureux.

Pour tout ce qui se rapporte à la production de l'alevinage et à son introduction dans les eaux de cette rivière, j'ai fait ma tâche ; il reste à en constater le succès.

Rivière Crédit.

Cette rivière, jadis fameuse aussi par l'abondance de ses saumons tant de printemps que d'automne, n'a pas été oubliée dans la distribution générale de l'alevinage produit par la piscifacture. Le 10 juin, j'arrivais à Toronto avec huit bidons, remplis en partie d'eau pure, aérée avec de la glace et dans chacun desquels frétillaient environ deux mille fretins de saumon. J'y fus rejoint par votre très-habile garde-pêche M. J. W. Kerr, d'Hamilton, qui a un vif désir de voir repeupler toutes nos eaux, et qui dans cette occasion m'a rendu un très-grand service en m'assistant dans la distribution des alevins, et dans le choix de bons endroits dans la rivière pour les y déposer.

Après avoir changé l'eau dans les bidons, à Toronto, nous montâmes dans le train d'Hamilton. A la station de Crédit, ou nous descendîmes, nous louâmes une voiture, et nous nous rendîmes au village de Springfield, sur les bords de la rivière ; ce fut dans les environs de ce village que nous mîmes en liberté la plus grande partie du fretin.

La rivière en cet endroit, paraît posséder les conditions propres pour que les petits poissons prospèrent et se développent, étant rapide et ayant un lit de graviers. On verra peut-être ici (comme il est arrivé dans d'autres localités de la province), à mesure que les terres se déboiseront davantage par le défrichement et que les cours d'eau seront mieux exposés aux chauds rayons du soleil, d'autres espèces inférieures de poissons se multiplier dans la rivière, et quelques-unes, voraces et carnassières, détruire les jeunes saumons. C'est là une difficulté qu'il n'est pas possible d'écarter ; et le seul moyen de remplir les vides parmi le fretin, sera de faire de grandes et continuelles distributions d'alevinage, chaque année, dans tous les cours d'eau du pays les plus propres à servir de nourriceries.

Lac Simcoe

Un petit cours d'eau qui se perd dans ce lac, a reçu de l'alevinage de saumon. Ces alevins étaient destinés à une des localités de la baie Georgienne ou du lac Huron ; mais les circonstances m'empêchèrent de les porter plus loin que Barrie, sur le lac Simcoe. Les chaleurs alors extrêmes, et la difficulté d'avoir de l'eau fraîche en chemin de fer, furent cause que je n'allai pas au-delà de ce dernier endroit. Les petits poissons, d'ailleurs, manifestaient quelques signes de maladie. Ayant appris qu'il existait une communication directe entre les eaux du lac Simcoe et de la baie Georgienne, je préférai faire l'expérience d'un ensemencement du lac avec ces alevins de saumon, plutôt que de courir le risque de les perdre avant d'avoir atteint quelque rivière favorable dans la baie.

Comme je m'enquérais d'un cours d'eau offrant de bonnes conditions pour y lâcher cet alevinage, M. Lount voulut bien me prêter son assistance fort à propos. Il était, ainsi que d'autres personnes notables de Barrie, enchanté de l'idée toute nouvelle d'introduire du fretin de saumon dans le lac Simcoe . Nous nous consultâmes, et fîmes choix d'un cours d'eau qui se trouve de l'autre côté du lac, devant la ville de Barrie. M. Lount m'y accompagna, et nous déposâmes tous les deux dans le courant quelques milliers d'alevins. De ce point, par un très-long et tortueux chemin à travers la baie Georgienne, les lacs Huron, Erié et Ontario, et le fleuve Saint Laurent, peut-être quelques-uns de ces alevins, lorsqu'ils seront devenus *smolts*, pourront-ils parvenir à la mer ; mais il serait bien impossible qu'ils remontassent après à ce même point, à cause de la grande barrière naturelle des chutes de Niagara. Si donc on trouve par la suite des saumons dans les eaux du Simcoe, c'est que cette espèce se sera acclimatée dans nos lacs intérieurs.

Petite rivière Wilmot ou Baldwin.

Ce cours d'eau, principal théâtre de mes opérations piscicoles, a reçu non-seulement de l'alevinage fortuitement par l'évasion d'alevins de la chambre à incubation et à travers les réseaux métalliques, mais des quantités considérables en ont encore été distribuées dans sa partie supérieure, ainsi que dans les petits ruisseaux qui sont ses affluents. Si aux quantités

d'alevins déposés ici on ajoute les distributions faites dans les rivières et ruisseaux ci-dessus dénommés, on peut dire sans craindre de se tromper, qu'il n'a pas été versé moins de *cent cinquante mille alevins de saumon* dans les eaux de cette province dans le cours de la saison de 1871.

VALEUR APPROXIMATIVE DE L'ALEVINAGE DE SAUMON.

Pour faire une estimation quelque peu juste de la valeur des alevinages de saumon distribués dans les eaux du pays pendant la saison dernière, il faut prendre pour terme de comparaison les ventes d'alevins d'autres espèces de poissons qui s'effectuent aux Etats-Unis, où il existe un commerce régulier des produits piscicoles et où les prix sont publiés. Là, aux établissements de pisciculture, qui fournissent des quantités considérables de truites communes, les œufs de cette espèce fécondés se vendent de huit à dix piastres le millier, et à l'état d'alevins, quarante piastres. Si l'alevin de truite acquiert une valeur quadruple en sortant de l'œuf, assurément le saumon, poisson supérieur, regardé aussi comme l'une des délicatesses de la table et ayant une plus grande importance commerciale que la truite, dont il atteint dix fois les dimensions, ne doit pas avoir une valeur comparativement moindre sur le marché. Or, le prix des œufs de saumon étant actuellement de quarante piastres, les alevins de ce poisson, d'après la même proportion établie pour la truite, vaudraient donc deux cent piastres ; mais pour que l'on ne se forme pas de leur valeur une idée trop exagérée, bornons-nous à les estimer à cent piastres le millier. Prenant cette estimation très-raisonnable pour base, si nous supposons qu'il ait été distribué dans nos rivières *cent cinquante mille alevins*, nous trouverons qu'indépendamment des quantités vendues, les opérations de pisciculture, à Newcastle, ont produit l'année dernière pour *quinze mille piastres* d'alevinages.

PROVISIONS EXISTANTES D'ŒUFS FÉCONDÉS.

Il y a ici présentement—janvier 1872—plus d'un quart de million d'œufs de saumon fécondés en travail d'incubation dans les boîtes à éclosion. Les apparences sont excellentes; dans la plupart des œufs, l'embryon est très-perceptible à l'œil nu. S'il ne survient rien d'inaccoutumé jusqu'à l'époque de l'éclosion, en avril prochain, on peut s'attendre à une très-abondante récolte d'alevins. Il y a eu un certain nombre d'œufs perdus par suite de dépradations commises par le rat domestique commun. Cette vilaine engeance grimpe sur les auges à incubation, et en courant sur les châssis vitrés où les œufs sont étalés, dérange et endommage ces œufs ; c'est ainsi que plusieurs milliers en ont été détruits. A l'avenir, il faudra trouver quelque moyen de chasser ces fléaux des bâtiments de la piscifacture.

Indépendamment des œufs de saumon, les appareils incubateurs contiennent un nombre considérable d'œufs de poisson blanc, qui présentent en ce moment tous les signes d'une heureuse évolution. J'ai eu bien des difficultés devant moi dans le cours de mes expérimentations pour découvrir la meilleure méthode d'opération à suivre durant la période d'incubation de ces œufs si petits. Quiconque s'est occupé de ces mêmes travaux, en dira autant, s'il veut être sincère. Dans l'œuvre de la culture artificielle du poisson, je crains qu'il n'y ait trop de personnes disposées à former des conclusions avant d'être en possession de faits. C'est ce qui est arrivé quand on a avancé qu'il était aussi facile de nourrir le poisson blanc, immédiatement après son éclosion, que l'alevin de truite commune. Mon expérience me dit, après plusieurs années d'une étude attentive de la nature et des habitudes de cette espèce particulière qu'on n'a pas encore découvert pour ses alevins de nourriture artificielle ni d'aliment qui puisse leur être donné avec la main. La ténuité de leur organisation rend presque impossible ce dernier mode d'alimentation. Je suis donc d'opinion que le plus sûr procédé est de les lâcher dans des eaux conditionnées de manière à ce qu'elles possèdent la même pureté et produisent les mêmes plantes aquatiques que celles où l'on trouve les individus reproducteurs.

Le poisson blanc, n'ayant point de dents visibles, n'est par conséquent ni carnassier ni même très-vorace de sa nature. Sa nourriture ne consiste guère qu'en *Articulatæ* et en *Annelatæ*,

tels que petits crustacés, vers, insectes et larves de toutes sortes. Plusieurs de ces animaux se nourrissant du suc des algues et autres plantes aquatiques qui poussent à de grandes profondeurs sous l'eau, en acquièrant le goût végétal; à leur tour, en servant de pâture au poisson blanc, ils lui communiquent cette blancheur des chairs et cette saveur délicate qui lui sont propres et qui ont induit plusieurs ichthyographes à prétendre que le *Cor ganus Albus* ou le poisson blanc de l'Amérique du Nord n'est pas un carnivore, mais un herbivore.

EXTENSION DES OPÉRATIONS DE PISCICULTURE.

Maintenant que la science de la culture artificielle des poissons sur ce continent est entrée dans le domaine des faits, il est absolument nécessaire que le pays qui désire en obtenir les plus grands avantages, non-seulement en vue de repeupler ses eaux territoriales, mais aussi en vue de faire du produit piscicole un objet de commerce, adopte les vues libérales et le plan étendu d'opérations qu'il faut pour atteindre ce résultat.

Qu'on n'aille pas croire que le produit piscicole soit destiné seulement pour les parties du pays où les eaux ont été dépeuplées par de désastreuses pratiques et l'aprêté de la pêche. Il importe au contraire d'étendre les bienfaits de la pisciculture même aux rivières où le saumon et d'autres espèces précieuses ne sont plus rares. Si dans un cas elle est utile, pourquoi ne le serait-elle pas également dans l'autre? Les rivières qui possèdent déjà en abondance ou en nombre suffisant des poissons reproducteurs, offrent tout de suite au pisciculteur la facilité de faire des récoltes d'œufs, avec lesquels il peut créer, chaque année, des quantités considérables d'alevinages sans porter atteinte par ses opérations au nombre des individus reproducteurs. Comme par là la production d'alevins peut être beaucoup augmentée, la méthode artificielle est donc un précieux auxiliaire de la multiplication naturelle pour la conservation et l'accroissement de l'empoissonnage de nos pêcheries fluviales et côtières.

Les demandes croissantes de saumon, soit frais ou préparé, sur les marchés du monde, obligent les pêcheurs à se servir de tous les moyens à leur disposition pour capturer ce poisson. Les ingénieux procédés mis en usage, le grand nombre de bras à la tâche, l'emploi incessant du filet, que la loi même autorise, à quoi il faut ajouter les modes illicites de pêche pratiqués dans les localités du pays les plus reculées, où les agents chargés de faire exécuter la loi, ne peuvent pénétrer qu'avec difficulté,—comme, par exemple, le dard, la gaffe, le rets et d'autres engins avec lesquels le fraudeur prend le poisson au moment de la fraye,—tout concourt à une destruction de l'espèce telle que tôt ou tard celle-ci devra diminuer au point qu'un cri général s'élèvera contre les autorités qu'on tiendra responsables de la perte de cette grande source de richesse, et que les lieux actuellement les mieux pourvus de poissons par la nature, perdront avant longtemps cette abondance par l'effet d'une pêche épuisante, et n'auront plus, comme certaines autres parties du pays, que des eaux stérilisées.

Dans ces circonstances ne ferait-on pas sagement d'étendre davantage en Canada le champ de la pisciculture, si en faveur et si florissante déjà sur les continents d'Europe et d'Asie et aux Etats-Unis. Il suffit de rappeler ce qui est arrivé dans les Etats de la république voisine situés sur le bord de l'Atlantique pour montrer qu'il y a urgence. Autrefois toutes les rivières du Maine, du New-Hampshire, du Rhode-Island, du Connecticut et du Messachusetts étaient riches en saumons ; mais les causes que je viens de signaler, jointes aux obstacles et aux usines élevés le long de ces rivières, en ont amené la dépopulation, et maintenant nous voyons chaque Etat instituer des commissaires de pêche et affecter tous les ans de fortes sommes d'argent pour les repeupler de saumons et d'autres espèces que la cupidité, en l'absence de lois protectrices, y avait presque anéanties. Notons ici en passant que quelques-uns des commissaires de ces Etats ont fait déjà et font encore en ce moment des demandes d'approvisionnements d'œufs fécondés de saumon de cet établissement pour réensemencer leurs cours d'eau.

La culture artificielle des poissons doit paraître admirablement applicable aux rivières du Nouveau-Brunswick et des autres provinces maritimes, vu qu'elles débouchent directement dans la mer ; et il faudrait se hâter d'y établir des appareils pour développer le plus possible les avantages que l'on peut retirer de leur richesse ichtyologique naturelle.

INTRODUCTION DU SAUMON OMBLE.

J'ai pu obtenir dans le mois d'octobre dernier, par l'obligeance d'un ami, quelques alevins de saumon omble (*charr*) de l'établissement de pisciculture de Keswick, Angleterre. Il y en a en ce moment une cinquantaine de vivants et qui paraissent être assez vigoureux. Ces poissons sont d'une espèce étrangère à ce pays, et les seuls, je crois, introduits jusqu'à présent en Amérique. Le *charr (Salmo umbla)* appartient au même genre que le saumon que l'on trouve dans les lacs de l'Angleterre, et du continent d'Europe ; il abonde dans les lacs de Cumberland et de Westmoreland et dans quelques-uns de ceux d'Irlande et du nord de l'Ecosse. C'est le célèbre *ombre-chevalier* du lac de Genève. En Angleterre, il passe pour le plus délicieux de *salmonidœ*, et le plus beau aussi. Pourra-t-il s'acclimater dans nos eaux ? L'expérience est encore à faire ; cependant, à en juger par la nature des lieux qu'il habite en Angleterre, les lacs et les rivières de nos régions montagneuses lui conviendraient. L'été, il se tient dans les eaux profondes et fraîches, et l'automne il monte les rivières pour frayer. Son poids moyen ne dépasse pas une livre ; quelquefois on prend des individus qui pèsent deux livres et plus. Il se nourrit principalement d'insectes de toutes sortes et de crustacés. L'espèce diminue rapidement dans les lacs de l'Angleterre par le grand carnage qui se fait pendant la saison où elle fraye.

Croyant que presque tous les lacs du pays sont très.propres à l'alimentation et à la croissance de l'ombre-chevalier, je recommanderais de faire venir cet hiver plusieurs milliers d'œufs de ce poisson et, s'il y a possibilité, quelques individus adultes comme spécimens. Il sera facile d'obtenir les uns et les autres de l'établissement de pisciculture de Keswick, qui s'occupe principalement de l'élevage de l'espèce. L'établissement est dirigé par M. John Parnaby, de Leeds, Angleterre, qui a demeuré et a appris l'art de la pisciculture ici même.

J'ai lu dans un journal d'Angleterre que M. Parnaby avait réussi à opérer le transport sans avarie à travers l'Atlantique d'un nombre considérable d'œufs de truite commune (*Salmo Fontinalis.*) Entre le jour de leur emballage et celui de leur mise en incubation dans Cumberland, trois semaines s'étaient écoulées, et dans cet intervalle une certaine quantité d'œufs avaient péri. Le reste avait éclos peu après avoir été déposés dans les grillages. Je me propose d'envoyer à M. Parnaby pendant la saison qui vient des œufs de notre poisson blanc (*Coregonus Albus,*) et j'espère qu'ils lui parviendront sains et saufs.

AGRANDISSEMENT DES BASSINS.

Comme les opérations se trouvent ici exposées à de très-grandes difficultés faute des bassins nécessaires pour y élever, pendant les différentes périodes de leur croissance, les alevinages, non-seulement de saumon, mais encore d'autres espèces désirables, j'appellerai avec une respectueuse instance l'attention de votre département sur la nécessité de faire faire ces aménagements tout de suite et de dimensions telles qu'ils soient d'une véritable utilité. Il est dangereux d'agglomérer dans la même piscine les produits des éclosions de deux ou plus de deux années consécutives, parce que les gros mangent les petits. Il faudrait pour les jeunes saumons trois bassins au moins, capables chacun de contenir aisément plusieurs milliers d'individus ; par là, on pourrait avoir des alevinages de tous les âges, tant pour les distributions locales que pour les ventes aux étangers. Il importe également de contruire des bassins de stabulation pour l'élevage d'autres espèces marchandes, qu'on recherche maintenant aux Etats-Unis et en Angleterre, et dont la multiplication dans nos eaux est à désirer pour le bien des habitants de ce pays. Les principales sont la truite de lac, la truite commune, le poisson blanc, l'achigan noir. Des particuliers en Angleterre ont déjà fait des demandes d'alevins des deux dernières espèces, pour lesquels ils ont offert des prix extrêmement lucratifs. Avec ces nouveaux aménagements, qui permettraient de garder des empoissonnages en toute sûreté, on pourrait faire très-avantageusement des ventes considérables de cette vivante semence aux étrangers et en fournir au grand nombre de personnes du pays qui en demandent, moyennant un prix suffisant pour couvrir les dépenses de l'élevage. En outre, on pourrait diriger tous les ans une partie de l'alevinage de ces réservoirs dans les eaux publiques du Canada,

SAUMON PRIS DANS LE LAC ONTARIO.

Avec l'autorisation de votre département, j'ai fait une expérience, l'été dernier, dans le but de m'assurer si le saumon fréquentait de nouveau les eaux littorales du lac Ontario, dans les mois de printemps et d'été, comme autrefois; et de voir quels résultats avaient eu l'ensemencement artificiel et la protection de l'espèce, depuis que les opérations de pisciculture sont commencées ici. M'étant procuré des filets, je les fis tendre en amont et en aval de l'entrée de la petite rivière Wilmot dans le lac Ontario, par un pêcheur de profession que j'avais engagé pour les manœuvrer. Deux cents saumons environ furent capturés; ils étaient dans la prime saison, parés de couleurs brillantes, avec une forme symétrique; ils pesaient de six à quinze livres. Il en fut porté plusieurs sur les marchés de Toronto et d'Hamilton, où ils se vendirent à des prix élevés. Dans le mois de mai, les acheteurs les payaient *cinquante cents* la livre; mais quand la saison fut plus avancée et que l'approvisionnement fut arrivé de Québec, ils diminuèrent de valeur, sans toutefois se vendre moins de quinze cents la livre.

On me dit alors que des pêcheurs avaient pris aussi quelques saumons, sur d'autres points du lac, avec les rets ordinaires employés pour la pêche du hareng, du poisson blanc et de la truite. Il y avait bien des années que le *saumon d'Ontario* ne paraissait plus sur le marché de Toronto; et la presse et le public ont exprimé une vive satisfaction en voyant revenir ce poisson exquis, dont on était privé depuis si longtemps.

IDENTITÉ DU SAUMON D'ONTARIO AVEC CELUI DE LA RIVIÈRE PENOBSCOT, MAINE.

Dans le mois de février dernier, MM. Hudson et Pike, commissaires des pêches de l'Etat de Connecticut, vinrent à Newcastle pour examiner les appareils et les installations de cet établissement, et acheter des œufs fécondés. Ils parurent contents, et firent une commande de *dix mille œufs de saumon*, que je leur expédiai en temps convenable par l'intermédiaire de M. Clift, pisciculteur éminent des Etats-Unis.

Ces commissaires, hommes de science tous les deux, avaient des doutes sur le véritable caractère du saumon qui fréquente la petite rivière Wilmot. On leur avait dit que ce poisson était semblable au *Sebago-Schoodic* ou *Land-locked Salmon* des Etats de l'Est. J'avais alors quelques saumons d'Ontario empaillés, que je leur montrai et dont l'examen les détrompa. Cependant, pour avoir des preuves encore plus certaines, ils m'avaient annoncé qu'ils reviendraient à l'automne, pendant la fraie. En effet, à la fin d'octobre, j'ai eu le plaisir de les recevoir de nouveau à l'établissement. Ils ont eu toute commodité de voir de ces saumons en grand nombre dans le bassin collecteur et d'en voir encore plus en dehors, à l'état libre, dans la rivière même; ils assistèrent aussi à l'extraction de plusieurs poissons de l'eau et aux manipulations. Ces démonstrations pratiques, faites ainsi sous leurs yeux, ont paru les convaincre tout-à-fait, et ils m'ont dit qu'ils étaient très-satisfaits du résultat de leur voyage.

De retour dans leur pays, l'un d'eux, M. Pike, m'écrivit une lettre me priant de lui envoyer à Middleton, Connecticut, des spécimens du saumon qui se prend ici; il voulait le comparer avec le saumon de la rivière Penobscot, laquelle, après avoir traversé le Maine, se jette dans la mer. Lorsque je reçus cette lettre, la fraie était presque finie; il ne restait qu'un petit nombre de poissons en rivière, et j'avais peu d'espoir de faire un choix convenable. Les poissons étaient amaigris et noirs. Cependant, je fis de mon mieux et j'expédiai par l'express à M. Pike les échantillons suivants, savoir:—deux saumons adultes, mâle et femelle (la femelle était une ancienne connaissance, qui, comme l'attestaient certaines marques, m'était déjà passée trois fois par les mains) un saumon de premier retour (*grilse*), un saumon du second âge (*smolt*) quelques jeunes du premier âge (*parrs*), outre un saumon omble (*charr*) de ceux que j'avais reçus d'Angleterre et un certain nombre d'œufs de saumon fraîchement fécondés. Ces échantillons parvinrent à Middleton sans avarie, et servirent à des expérimentations scientifiques. Je reçus ensuite une lettre de M. Pike, que j'insère ici, parce qu'elle contient des données aussi intéressantes qu'instructives sur la question de l'identité.

ETAT DE CONNECTICUT, DÉPARTEMENT DES PÊCHERIES.

MIDDLETOWN, CONN., 16 décembre 1871.

SAMUEL WILMOT, écuyer,
Newcastle, Ontario.

CHER MONSIEUR,—Votre honorée lettre du 10 m'est parvenue en son temps. Je suis fort surpris que vous n'ayez pas reçu la lettre que je vous écrivis alors et où je marquais que la boîte était arrivée en bon état, et que la malle m'avait apporté votre lettre. Voici ce que contenait cette réponse, qui s'est égarée en chemin :—

MIDDLETOWN, CONN.,
20 novembre 1871.

CHER MONSIEUR,—Les poissons sont arrivés en bon état, et je vous suis fort redevable de votre empressement à répondre à ma demande, et de votre générosité. J'ai différé de quelques jours ma réponse afin de pouvoir faire un examen critique des poissons, et de les comparer avec deux autres qui m'ont été envoyés par M. Atkins, de Penobscot. Le résultat de cet examen est éminemment satisfaisant. Si j'ai jamais eu quelque doute sur les véritables caractères du saumon de Newcastle, la comparaison que je viens de faire l'a entièrement dissipé. Je n'ai pu découvrir aucune différence entre les poissons de Newcastle et l'un de ceux de Penobscot ; mais il y en avait une remarquable entre les deux de Penobscot pour ce qui est de la couleur :—l'un, comme je l'ai dit, était semblable aux vôtres ; l'autre était d'une couleur saumon très-foncée, non uniforme, mais marquetée de petites taches, s'étendant même sur presque tout l'opercule. J'apprends que ces deux poissons de Penobscot furent capturés dans le même temps, presque dans le même endroit ; mais celui qui est de couleur saumon avait eu pour habitation le lit d'un petit courant d'eau, tandis que celui qui ressemblait aux vôtres avait été retenu captif dans un vivier au bord d'un étang. Sous tous les rapports, à l'exception de celui de la couleur superficielle, les poissons étaient identiques. Vos poissons étaient les plus gros de beaucoup, et en apparence dans un aussi bon état que les autres.

Je suis très-aise de ce résultat, et je porte avec plaisir ce témoignage des véritables caractères de votre beau poisson. Pour vous, je le sais bien, vous n'avez pas besoin d'une telle assurance ; mais il y avait ici des gens qui en avaient besoin, et j'ai pensé que le meilleur moyen de lever les doutes, c'était de faire parler les faits.

J'ai tiré du grilse environ une demi-chopine de frai, que j'ai conservé et donné au musée du collége ici.

Dans mon rapport, que je ferai le printemps prochain, je rendrai un compte plus détaillé de mon examen, et je n'oublierai pas de vous envoyer un exemplaire.

Veuillez accepter de nouveau mes remerciements pour votre prompte et généreuse attention, et me croire,

Cher monsieur,
Très-sincèrement vôtre,
ROBERT G. PIKE.

Je prends la liberté de mettre sous vos yeux, avec le présent rapport, les extraits ci-joints qui ont trait au succès de "l'établissement de pisciculture" sous le contrôle et la direction de votre département.

Le tout respectueusement soumis.

SAMUEL WILMOT.

Newcastle, 30 décembre 1871.

EXTRAITS.

Extrait d'un rapport de la commission des pêches, Etat de New-Hampshire, présenté au mois de juin 1871 :—

L'un de vos commissaires a visité dernièrement un établissement de pisciculture fort bien organisé, à Newcastle, Ontario, Canada, lequel est entretenu par le gouvernement sous la direction immédiate de M. Samuel Wilmot, pisciculteur très-habile. Cet établissement est le plus considérable que nous ayons vu, et l'excellence de ses aménagements doit assurer le succès des opérations.

Lorsque nous le visitâmes, M. Wilmot avait quelque trois cent mille œufs de saumon dans ses appareils d'incubation ; ces œufs avaient été obtenus de poissons venus du lac Ontario dans sa petite rivière. Il est parvenu aussi à élever des poissons blancs, ou, pour mieux dire ces poissons blancs réussirent à s'élever eux-mêmes en dépit de lui en s'échappant du bassin où il les tenait captifs et en s'introduisant dans un étang peu profond, dans son jardin, où ils trouvèrent la nourriture qui leur convenait et où il les découvrit ensuite en bon état et considérablement profités. M. Wilmot continue ses expériences sur l'élève des jeunes poissons blancs, et nous sommes bien aises d'avoir pu lui en fournir quelques-uns pour ces éducations expérimentales.

Extrait d'une adresse présentée à la législature du Michigan, par l'honorable N. W. Clarke, en février 1871 :—

Le gouvernement du Canada possède un grand établissement ichthyogénique à Newcastle sur le lac Ontario, sous l'heureuse direction de M. Samuel Wilmot. Il y a même cinq ans que celui-ci tenta à ses propres frais l'élevage du saumon, et ses efforts furent couronnés d'un succès si complet que le gouvernement prit possession de son atelier, le remboursa de ses dépenses et le chargea de la direction, ce que, par les lois du pays, il avait droit de faire. M. Wilmot a fait depuis, et fait en ce moment éclore des quantités considérables d'alevins de saumon, pour repeupler les eaux publiques du lac Ontario. La crainte mesquine qu'un certain nombre de ces poissons pourra se diriger vers le rivage opposé et échapper aux pêcheurs canadiens, n'empêche pas de poursuivre l'œuvre. Dans une visite que j'ai faite à cet établissement, il y a deux mois, le directeur m'a appris que c'était son intention de se procurer de grandes quantités d'œufs de poissons blancs, de les déposer dans les appareils à incubation, et aussitôt après les éclosions, de lâcher les alevins dans les eaux des lacs Ontario et Erié.

On pense qu'il n'y a pas plus de trois personnes qui aient encore tenté sur ce continent de faire éclore des œufs de poisson blanc ; aussi les habitudes de ce salmonidé, ainsi que la durée de sa croissance, sont-elles moins connues que celles d'autres espèces de la même famille. Cependant, le succès de M. Samuel Wilmot, en Canada, nous en a appris assez pour que nous nous croyions fondés à avancer que ce poisson augmente en poids d'environ trois quarterons par année ; car les sujets que M. Wilmot avait et qu'il nous fit voir au mois de janvier passé, pesaient, autant que nous pûmes en juger, une livre et un quarteron à peu près, et ils avaient environ dix huit mois.

L'exploitation dont s'est chargé le gouvernement canadien a déjà donné l'impulsion à l'esprit d'entreprise parmi les particuliers ; et les demandes d'œufs de poisson et d'alevins de son établissement démontrent le caractère lucratif de ce genre d'opérations.

Extrait du rapport sur les expositions internationales de pêche de Boulogne-sur-mer, Arcachon et du Havre (1866-1868) *par le docteur J. L. Soubeiran, secrétaire délégué de la société d'acclimation de France, professeur agrégé à l'école de pharmacie.*

Pisciculture en Canada.

" Nous avons déjà eu l'occasion de faire connaître à la société les heureux résultats obtenus en pisciculture dans l'Amérique du Nord, mais nous croyons devoir donner ici de nouveaux détails sur ce qui s'est fait au Canada, où l'on est aujourd'hui persuadé de l'importance qu'il y a à augmenter la production du Saumon, puisque, comme l'a dit Franklin, les saumons sont des pièces d'argent qu'on tire de l'eau ; aussi le gouvernement canadien donne-t-il son appui aux essais de pisciculture dans ses diverses provinces, et fait-il faire des études pour reconnaître les endroits les plus favorables à l'organisation d'établissements d'incubation. Il en possède un, en particulier, à Newcastle, Ontario, sous l'habile direction de M. Samuel Wilmot, qui l'avait fondé avec ses seules ressources et qui l'a cédé depuis au gouvernement.

" L'établissement de Newcastle a servi de modèle à plusieurs des Etats voisins, et a pu céder au gouvernement du Maine plusieurs milliers d'œufs : la facilité, la sûreté avec laquelle les œufs ont été transportés à leur destination ont amené de nouvelles demandes, et, par suite, une nouvelle branche de commerce a pris naissance au Canada, où elle était inconnue jusqu'alors. Les alevins provenant de la piscifacture de Newcastle (150,000 environ) ont été déposés dans les affluents de l'Ontario, avec la précaution de choisir de préférence les petites rivières, parce qu'elles étaient des frayères recherchées du poisson, au temps passé de l'abondance de ce poisson. La meilleure époque pour le transport des œufs, au Canada, paraît être février ou mars, parce qu'alors l'embryon est assez développé pour supporter les fatigues du voyage, et ne l'est pas encore suffisamment pour qu'on puisse craindre son éclosion en route, ce qui est une mauvaise condition de succès. A une époque plus tardive de l'année, il est essentiel d'emballer les œufs dans la glace, qui retarde leur évolution, et c'est ainsi qu'en avril 1870 on a pu en faire arriver, sans avarie, jusqu'à Augusta (Maine).

" En vue d'obvier à la difficulté de la récolte des œufs, d'une part, et aux inconvénients que présente la manipulation des poissons reproducteurs, M. S. Wilmot a eu l'idée de construire un appareil dans lequel la récolte des œufs de saumon pourrait se faire mécaniquement. Bien que n'ayant pas encore apporté à son appareil tous les perfectionnements dont il est susceptible, M. S. Wilmot a pu obtenir, l'an dernier, plusieurs milliers d'œufs de saumon. Le bâtiment dans lequel il opère à 66 pieds de long sur 15 de largeur et 12 de profondeur ; on y fait passer, au moyen d'écluses, toute la quantité d'eau dont on a besoin et qui est prise de la petite rivière même ; le fond est revêtu d'un plancher uni et porte des pièces de bois hautes de 3 pouces sur 7, qui le divisent en quatre compartiments longitudinaux, larges de 37 pouces chacun ; de petites barres sont placées en travers des pièces, à une distance environ de 15 pouces les unes des autres et à 3 pouces au-dessus du fond ; l'espace libre est garni d'une toile sans fin qui peut se mouvoir au moyen de rouleaux installés aux deux bouts du bâtiment. Sur les traverses, on a placé un fort réseau de fil de fer galvanisé No. 12, à mailles de 1 pouce ; qui s'adapte juste entre les longrines. Ce réseau métallique est couvert d'une épaisseur d'environ 4 pouces de gravier assez gros pour ne pouvoir pas passer à travers les mailles. On laisse couler de l'eau à une hauteur de 9 à 15 pouces au-dessus de cette frayère artificielle de 60 pieds de long sur 15 pieds de large et qui a toutes les apparences du lit naturel d'une rivière. Les saumons, en cherchant à remonter la rivière, entrent dans le bassin collecteur situé en aval du bâtiment, et au moment de frayer, le mâle et la femelle se portent sur la frayère artificielle où ils opèrent comme ils le feraient dans la rivière. Les poissons, en déplaçant plus ou moins les graviers pendant la fraye, laissent glisser leurs œufs dans les interstices, d'où ils arrivent sur la toile sans fin ; en mettant celle-ci en mouvement, les œufs sont apportés jusqu'au rouleau, et viennent, en se détachant eux-mêmes, tomber dans un récipient dans lequel ils sont portés dans la chambre d'incubation. Plusieurs douzaines de saumons peuvent frayer en même temps dans l'appareil.

" Depuis l'établissement de la piscifacture de Newcastle, le nombre des saumons a considérablement augmenté dans la rivière ; il y en a eu même davantage en 1870 qu'en 1869 (on en a vu jusqu'à quatre cents ensemble dans la piscine).

" M. Wilmot n'a pas seulement opéré sur le saumon mais aussi sur le poisson blanc (*Coregonus albus*), excellente espèce qui tend à disparaître des eaux du Canada, par suite de l'âpreté avec laquelle on en pratique la pêche. Il est parvenu à amener à bien l'éclosion des œufs, bien qu'elle soit plus difficile que celle du saumon, et la découverte qu'il a faite d'un petit crustacé, habitant les racines des herbes aquatiques, lui permet de réussir aujourd'hui à coup sûr l'élevage de ses alevins. "

EXTRAIT

D'un rapport de M. Andrew Fraser, gardien des appareils de reproduction artificielle du saumon à la petite Rivière à la Truite, Moisie.

MOISIE, 31 décembre 1871.

* * * * * " Au commencement de novembre 1870, des pluies torrentielles grossirent la Moisie inférieure et causèrent une grande inondation dans la petite rivière sur laquelle est installé l'établissement ; les ruisselets du hangar à incubation furent envahis par le refoulement des eaux, et les œufs se couvrirent d'une couche de vase ou de limon, qu'on ne pouvait enlever sans les endommager. Les pertes en conséquence ont été bien plus fortes que les années dernières. Les auges n'ont point réussi comme lorsque les œufs ne sont point dérangés. Cependant comme il avait été déposé dans les ruisselets une bien plus grande quantité d'œufs que de coutume, on a obtenu, même dans ces circonstances contraires, un plus grand nombre de jeunes que les années précédentes. Suivant la recommandation de M. Whitcher, j'en ai fait porter et lâcher en rivière plus de 6,000, au-dessus du barrage. Le reste a été lâché en bas du barrage comme à l'ordinaire.

" Après avoir fait enlever le gravier des ruisselets et l'avoir fait laver tout prêt pour recevoir un nouveau dépôt, je partis avec mes compagnons de l'embouchure de la Moisie, le 9 octobre 1871, et nous arrivâmes heureusement à la Fourche. Nous trouvâmes le saumon en grande quantité, mais il n'était pas encore prêt à frayer. Le onze, nous seinâmes quarante-six saumons, dont trente-quatre femelles; deux de ces saumons étaient brillants. L'une des femelles avait partiellement frayé ; nous n'en tirâmes qu'à peu près un pot d'œufs. Le saumon n'étant pas près tout-à-fait parvenu à maturité, comme nous n'avions pas suffisamment de provisions pour attendre, il nous fallut retourner à l'embouchure de la rivière. Après s'être de nouveau équipée, l'escouade remonta la rivière et arriva la seconde fois aux Fourches le 24 octobre, mais constata que le poisson avait frayé et était déjà parti des frayères. Dans la branche sud-ouest, les glaces flottantes nous empêchèrent de seiner et nous ne prîmes que seize saumons dans la rivière principale, cinq femelles, six mâles et cinq brillants. Nous exprimâmes de deux femelles environ une pinte de frai. Sur la partie inférieure de la rivière Moisie, près de la rivière à la Truite, cinq autres saumons furent capturés.

" Ce fut une erreur de laisser s'écouler un aussi long intervalle entre les deux voyages, vu que quelques nuits de gelée suffisent pour amener les œufs à maturité et provoquer la ponte. Il est à regretter qu'on n'ait point pu se procurer toute la quantité d'œufs sur laquelle on comptait ; mais comme la distance aux frayères est très-considérable et que l'époque de la frayaison est incertaine, il ne faut pas s'étonner s'il arrive quelques mécomptes d'ici à ce que l'expérience nous ait mieux instruits."

APPENDICE K.

COMPTE-RENDU D'UNE EXPEDITION DE DRAGAGE SUR LES GRANDS FONDS DANS LE GOLFE ST. LAURENT, PAR J. F. WHITEAVES, M.S.G., ETC.

A l'Honorable Peter Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, etc., etc.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, qui décrit quelques-uns des résultats obtenus par l'expédition de dragage en eaux profondes autour de l'île d'Anticosti, entreprise sous vos auspices et au nom de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal.

Votre obéissant serviteur,
J. F. Whiteaves

Observations préliminaires.

La plus importante contribution à nos connaissances relativement aux animaux marins habitant le golfe St. Laurent, fut faite par le Dr. A. S. Packard, junior, à la société d'histoire naturelle de Boston, en octobre 1865, et publiée dans ses mémoires de 1867. Des opérations très-étendues de dragage avaient été exécutées par ce savant sur les côtes du Labrador, près de l'entrée du détroit de Belle-Isle ; mais bien qu'il y eût fait des collections considérables, il n'avait atteint qu'à une profondeur de cinquante à soixante brasses.

En 1867, je consacrai une quinzaine de jours à l'examen du fond de la mer, au moyen d'une drague, dans la baie de Gaspé, avec un succès marqué. J'avais précédemment entrepris trois expéditions de dragage en différentes parties des mers britanniques, de sorte que j'avais déjà quelque expérience en pareille matière. La plus grande partie des spécimens obtenus dans la baie de Gaspé en 1867, furent transportés par moi à Londres en 1868, où ils excitèrent beaucoup l'attention des naturalistes, qui m'offrirent avec bienveillance leur aide pratique pour pousser plus loin les recherches. Je suis particulièrement redevable à J. Gwyn Jeffreys, écuyer, .MS.R., qui m'a fait don d'une drague du dernier modèle, munie de sacs d'une nouvelle forme, qui ont été trouvés depuis d'une grande utilité. M'étant procuré les appareils les plus récents pendant que j'étais en Angleterre, dans l'automne de 1869, je retournai à Gaspé, où je passai six semaines uniquement occupé à draguer dans la baie et dans son voisinage. Comme en 1867, mes bienveillants amis MM. John Luce et P. de Carteret (de la maison W. Fruing et Cie., de la Grande Grève) m'offrirent en 1869 la plus obligeante hospitalité, et me prêtèrent toute l'assistance en leur pouvoir pour que je pusse atteindre le but que j'avais en vue. Tous les jours favorables, les opérations de dragage furent poursuivies, et deux bancs à morue situés entre le cap de Gaspé et le village du cap des Rosiers, à environ cinq milles seulement du rivage, furent soigneusement examinés. D'amples collections furent faites, et depuis 1867, j'ai consacré tous mes loisirs à l'étude des foraminifères, des éponges, des polyzoaires et des mollusques recueillis dans ces deux expéditions, dont j'espère publier bientôt les résultats. Des préparations microscopiques ont été faites pour *illustrer* les trois premiers de ces groupes, de même que des dissections soigneuses d'un certain nombre d'espèces du dernier.

Le principal Dawson, le professeur Bell, et M. John Richardson, jun., ont recueilli plusieurs animaux marins intéressants dans le fleuve et le golfe St. Laurent ; mais pour eux les opérations de dragage et la zoologie marine étaient en grande partie subordonnées à des recherches géologiques spéciales. Aucune investigation par le dragage n'avait encore été faite dans les parties les plus profondes du fleuve et du golfe St. Laurent, avant l'automne de 1871. Je n'avais réussi à draguer qu'à une profondeur de cinquante brasses, et je pense que personne n'avait encore dépassé cette profondeur. Cinq échantillons de vase retirés avec les plombs de grand fond, d'une profondeur de 100 à 313 brasses dans le golfe, (en la possession du principal Dawson) contenant quelques diatomacées, quelques petits foraminifères, et deux espèces de polycystines, représentaient tout ce que l'on connaissait (avant 1870) de la faune de la zone abyssale des mers du Canada. Pendant les hivers de 1867 et 1871, j'attirai spécialement l'attention de la société que j'ai l'honneur de représenter, sur l'importance de constater, par des dragages, la nature de la vie animale et végétale dans les parties les plus

profondes du St. Laurent, et je m'efforçai de démontrer que de telles investigations ne seraient pas seulement d'un grand intérêt pour la science, mais qu'elles pourraient être encore très-probablement d'une grande utilité pratique. Le principal Dawson, comme président de la société, a souvent parlé aussi dans ce sens ; et en juin 1871, j'appris avec plaisir qu'il vous avait entretenu du sujet, et que, de votre côté, appréciant l'importance de telles recherches, vous aviez promis toute l'assistance en votre pouvoir pour les mener à bonne fin. Le principal Dawson me demanda de me charger de la direction de l'expédition (de la part de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal), et mon ami, M. G. T. Kennedy, B.A., zoologiste enthousiaste et habile, se joignit à moi dans l'intérêt du collége McGill. Malheureusement il fut obligé de retourner à Montréal après avoir passé huit jours à la mer, et je fus ainsi privé de ses précieux services et laissé entièrement seul, la plus grande partie du temps, pour ce qui regarde l'assistance scientifique. Comme nous avions tout le temps de faire nos préparatifs, nous nous pourvûmes de tout ce que l'expérience acquise dans cinq expéditions du même genre faites antérieurement, pouvait nous suggérer. Comme il avait été réglé d'avance que nous irions rencontrer le commandant Lavoie à la Pointe-aux-Pères, le 6 juillet, nous partîmes de Montréal le 3 de ce mois.

Le rapport qui suit est divisé en trois parties. La première se compose d'extraits du journal tenu à bord de *La Canadienne* et de la *Stella Maris ;* la seconde contient un sommaire préliminaire des résultats zoologiques obtenus ; tandis que la troisième et dernière partie contient des suggestions pratiques et les conclusions. Il faut remarquer que, comme ces recherches étaient entièrement subordonnées à la mission spéciale des goëlettes, les dragages n'ont pu se faire que par intervalles, et que, dans plusieurs cas, on a passé deux ou trois fois sur les mêmes fonds.

Partie I.

(A.) *Extrait du journal tenu à bord de " La Canadienne."*

Jeudi, 6 juillet 1871. Nous nous sommes embarqués sur *La Canadienne*, à la Pointe aux-Pères, un peu avant midi ; avons été reçus avec la plus grande politesse par tout le monde. Mis à la voile pour la côte nord vers midi ; avons employé l'après-midi à préparer une des dragues pour nous en servir.

Vendredi, 7 juillet. Mouillé tout le jour dans la baie de la Trinité ; temps froid et pluvieux. Les Laurentides visibles sur la côte à distance : vu deux guillemots noirs dans la journée. Des spécimens de *Lunatia heros* et de *Mactra polynema* ont été ramassés sur le rivage par de nos hommes descendus à terre.

Samedi, 8 juillet. Fait deux tentatives infructueuses avec la drague dans un fond de 25 brasses, devant la baie de la Trinité : nous avons attribué cet insuccès à la trop grande légèreté du câble qui était fait de fibres de coco. Avons attaché un plomb de sonde à la ligne, une brasse ou deux en avant de la drague, ce qui a obvié à la difficulté. Dragage No. 1 (j'omets ceux qui n'ont pas réussi), 25 brasses, fond de sable, dans la baie de la Trinité. Vingt et une espèces de coquilles et quelques gros foraminifères des sables (*Lituolæ*) ont été pêché de ce coup. Désirant essayer à une plus grande profondeur, on a attaché un autre plomb de sonde à la ligne, à environ 50 brasses du premier, et nous nous sommes éloignés un peu plus du rivage. Dragage No. 2. Mi-distance entre la pointe des Monts et la pointe ouest de la baie de la Trinité, à 76 brasses ; petites pierres et gros sable. Espèces très-nombreuses, quatorze coquilles, plusieurs rares polyzoaires, crustacés, étoiles de mer, et trois éponges intéressantes. Point d'animalcules microscopiques dans le sable. On a amené aussi de ce coup un jeune aigrefin de Norvège vivant.

Dimanche, 9 juillet. A l'ancre toute la journée dans la baie des Sept-Isles.

Lundi, 10 juillet. Point de dragage aujourd'hui.

Mardi, 11 juillet. Dragages Nos. 3 et 4. Au large de la baie des Sept Isles, à 12 milles trois quarts du rivage, 164 brasses, vase glaiseuse ; ces deux coups ont rapporté sept espèces de coquilles, grand nombre de vers marins, quelques petits crustacés, une astérie fragile et une *Dentalina.* Vu plusieurs pétrels dans la journée, mais non d'assez près pour qu'il ait été possible de distinguer les espèces.

Mercredi, 12 juillet. Pas de dragage aujourd'hui ; vu beaucoup de baleines et de pourcies. On a tenu un rets à la remorque pendant plusieurs heures, mais on n'a presque rien pris.

Jeudi, 13 juillet. Avons débarqué le matin au village Moisie ; vu beaucoup de capelans et de lançons amenés à terre avec un rets. Dragage No. 5, 70 brasses, sable, vis-à-vis le village de Moisie, à 7 ou 8 milles du rivage. Vingt et une espèces de coquillages et plusieurs autres choses. Dragage No. 6, à quatorze milles du rivage, 100 brasses, vase; la poche de la drague a été retirée presque vide, ne contenant qu'un peu de vase, sans animalcules visibles à l'œil nu. M. Kennedy part pour Montréal ce soir.

Vendredi, 14 juillet. Avons employé aujourd'hui pour la première fois une nouvelle drague, dont j'avais surveillé moi-même la construction de l'armature et de la poche à Montréal. Elle fonctionne si bien que j'ai mis l'autre de côté, pour servir de rechange en cas d'accident. J'ai commencé à prendre note, aussi bien que possible, de la température de la vase et du sable retirés du fond à différentes profondeurs. Dragage No. 7 : vis-à-vis l'île du Caribou, à dix milles du rivage; 170 brasses, vase. Température sur le pont à l'ombre 53° Fahr.*; en plongeant le thermomètre dans la vase ramenée du fond, et en tenant l'un et l'autre couverts d'une toile goudronnée durant l'opération, nous constatâmes que le mercure était descendu à 37°. Il est probable que le mercure eût indiqué un degré ou deux de plus, si l'instrument eût eu un enregistreur automatique, ou si la boule eût été plus profondement immergée dans la vase. Nous avons recueilli cette fois huit espèces de coquilles, dont cinq nouvelles en Canada, et nombre de vers marins curieux. Dans la journée, avons mis à la voile et sommes revenu au-delà de la pointe des Monts.

Samedi, 15 juillet. En revenant de la pointe des Monts, avons opéré le dragage No. 8, vis-à-vis l'île aux Œufs, à huit milles du rivage, dans 70 à 80 brasses d'eau, vase sableuse. Température à l'ombre sur le pont 58°; température de la vase 37°. Onze espèces de coquilles, deux astéries (*Ctenodiscus*) et une actinie.

Dimanche, 16 juillet. Mouillé toute la journée dans la baie des Sept-Iles.

Lundi, 17 juillet. Au large de la pointe de la rivière Becscie, le matin. Dragage No. 9. 30 brasses; sable; à deux milles de la pointe de Becscie. Treize espèces de coquilles, quelques hydrozoaires (*Thuiaria*) intéressants, des polyzoaires, etc. Température à l'ombre sur le pont 59° ; température du sable 37°.

Mardi, 18 juillet. Débarqué au village de Magpie, le matin. Ramassé plusieurs spécimens de *Ceronia deaurata* sur la grève, et trouvé un magnifique échantillon du grand crabe-araignée, *Chionocœtes opilio*. Le commandant Lavoie a acheté d'un homme à terre des spécimens mâles du canard à l'œil doré de Barrow (*Bucephala islandica*) et une couple des deux espèces du canard Eider, le commun et le royal, qui probablement avaient été tués au fusil sur les lieux. Dragage No. 10. En face de la rivière St. Jean, près de la pointe ouest d'Anticosti, dans 60 brasses d'eau: sable. Température du sable 37°, tandis qu'à l'ombre sur le pont le mercure marquait 56°. Les espèces obtenues cette fois, quoique nombreuses, ne présentent aucun intérêt particulier.

Mercredi, 19 juillet. Dragage No. 11. Vis-à-vis la rivière St. Jean, dans 50 brasses ; sable. Température à l'ombre sur le pont 52°, température du sable 37°. Les espèces ordinaires des eaux peu profondes, avec quelques nouveautés. Brume et calme une partie du jour.

Jeudi, 20 juillet. Mouillé en face de la rivière St. Jean, toute la journée. Calme plat et brume.

Vendredi, 21 juillet. Avons cherché le matin quelques fossiles calcaires sur l'île du Havre, Mingan, mais sans succès, vu qu'à l'endroit où j'ai débarqué les fossiles étaient rares et mal conservés. Observé bien des plantes intéressantes sur les rochers près du rivage, telles que les *Sedum rhodiola*, *Mitella nuda*, *Primula farinosa*, *Pinguicula vulgaris*, avec les plantes marines ordinaires et caractéristiques. Dans l'après-midi, avons fait voile pour la baie des Anglais, Anticosti.

Samedi, 22 juillet. Débarqué dans la baie des Anglais, Anticosti, le matin. A chaque extrémité de la baie, de belles sections de roches, de la formation du groupe de la rivière Hudson, font face à la mer. Bon nombre de blocs erratiques (de la même formation) gissent sur la grève. J'ai recueilli des spécimens de fossiles caractéristiques de cette période sur ces blocs épars, tels que des *Asaphus platycephalus*, une petite *Murchisonia*, des *Orthis testitu-*

* Pour ne point répéter je dirai ici que les degrés mentionnés dans ce rapport seront toujours des degrés Fahrenheit.

denaria, *Leptæna sericea*, etc. ; j'ai aussi recueilli quelques coquilles intéressantes, des crustacés etc., à marée basse. Dans l'après-midi nous avons fait les dragages Nos 12 et 13. Le premier, (No. 12) a été opéré dans 25 brasses, sur un fond rocheux, en dehors de la baie des Anglais ; et ici le principe appliqué dans la construction de la nouvelle drague a été éprouvé avec succès. Le râcloir s'est accroché sur une chaîne de rochers, mais comme les bras de la drague n'étaient liés ensemble que par un filin, celui-ci s'est rompu par la tension, et la drague est revenue sens dessus dessous, vide par conséquent, mais sans aucune avarie. Le dragage No. 13 a été effectué dans 60 brasses d'eau, un peu au nord-est de l'endroit que nous avions essayé auparavant, mais on n'a retiré qu'une seule coquille avec quelques petites pierres portant des foraminifères parasites (*Truncatulina*). Le dragage entre l'extrémité ouest d'Anticosti et la côte nord du St. Laurent est difficile, vu que le fond, le plus souvent, est de roc vif. Avons mis à la voile pour la rivière St. Jean, où nous avons mouillé pour la nuit.

Dimanche, 23 juillet. Mouillé vis-à-vis la rivière St. Jean toute la journée. Débarqué au matin ; vu un saumon montant la rivière ; vu aussi des bancs de capelans, beaucoup de phoques (loups-marins) et quelques macareux.

Lundi, 24 juillet. Encore à l'ancre à la rivière St. Jean ; brume et nul vent. Avons pêché à la morue le matin, et remarqué que presque tous les poissons pris avaient des vers nématoïdes enkystés sur la surface extérieure du foie ; j'ai conservé plusieurs spécimens pour les soumettre à des examens microscopiques. C'était notre intention de pousser jusqu'à Natashquan, pour opérer dans les eaux les plus profondes du golfe (313 brasses) situées à mi-chemin entre la pointe est d'Anticosti et les Rochers aux Oiseaux, et, après avoir consacré quelque temps à des dragages dans les eaux très-profondes au sud d'Anticosti, de nous rendre au bassin de Gaspé, d'où je m'en serais revenu. Nos plans, cependant, ont été complètement changés ; car dans l'après-midi, on a fait la saisie d'une goëlette américaine qui pêchait en contravention de la loi, près du rivage, et le commandant a décidé de la conduire immédiatement au bassin de Gaspé ou à Percé. En conséquence nous avons fait voile pour la côte sud du St. Laurent, à 6 p. m.

Mardi, 25 juillet. En marche pour le bassin de Gaspé, par un vent très-faible. Dans l'après-midi, avons exécuté le dragage No. 14, à la pointe ouest d'Anticosti, à 24 milles du phare, dans la direction N. N. E. ; 200 brasses d'eau ; vase. Beaucoup d'annélides, quelques astéries, deux ou trois crangons communs et six espèces de coquilles, mais si peu de vase, qu'il y en avait à peine assez pour recouvrir la boule du thermomètre et en conséquence le mercure n'a pas descendu aussi bas qu'à l'ordinaire. La température à l'ombre sur le pont était de 66°, dans la vase elle est descendue seulement à 50°.

Mercredi, 26 juillet. Sous le phare du cap des Rosiers, le matin. Dragage No. 15 (le plus heureux de ceux que j'ai faits sur *La Canadienne*) dans 125 brasses d'eau ; vase ; à six milles de la côte, droit en face du phare. Température à l'ombre, sur le pont, 64°, température de la vase 38°. Plusieurs grands spécimens d'astérie de Sar et d'*Ophiacantha spinulosa*, avec d'autres échinodermes beaux et rares, une grande *Nymphon*, dix espèces de coquilles etc., etc. ; formant une nombreuse récolte non-seulement d'espèces, mais aussi d'individus. Avons cherché alors un haut-fond au banc à morue qui court dans la mer entre Ship Head et le cap Bon Ami, et sur lequel, en 1869, j'avais recueilli nombre d'éponges marines rares et nouvelles, de mollusques, etc., mais n'avons pu le retrouver. Dragage No. 16, (le dernier exécuté à bord de *La Canadienne*) devant le cap Bon Ami, à six milles de la côte, sur un fond pierreux, dans trente brasses d'eau. Peu de chose cette fois ; quelques pierres et cinq ou six espèces de coquilles. Mouillé dans la baie de Gaspé dans la nuit, et débarqué le matin.

Opérations dans le Bassin de Gaspé.

Le commandant Lavoie ayant bien voulu me donner une lettre pour le capitaine Lachance, je me décidai à attendre la *Stella Maris*. M. Jos. Eden télégraphia à Paspébiac, mais malheureusement la goëlette avait laissé cette place, lorsque le télégramme y parvint. J'attendis une quinzaine dans le bassin de Gaspé ; pendant ce temps j'eus une journée de dragage très-heureuse ; enfin, le vendredi, 11 août, je partis de bonne heure le matin pour ma deuxième expédition, à bord de la *Stella Maris*.

B.—*Extrait du journal tenu par moi à bord de la "Stella Maris."*

Pour qu'il n'y ait point de confusion j'ai indiqué les dragages opérés à bord de *La Canadienne* par des numéros ; et je vais indiquer ceux faits à bord de la *Stella Maris* par les lettres de l'alphabet. Comme il n'y avait pas de sonde de grands fonds sur la *Stella Maris*, les profondeurs de plus de soixante brasses sont données d'après les cartes.

Vendredi, 11 août. Mis à la voile du bassin de Gaspé à environ 3 a. m., et vers le milieu du jour, exécuté le dragage A., dans trente-huit brasses d'eau (mesurées) ; fond de petits cailloux, le cap Gaspé O. ½ S., le cap des Rosiers N. O. quart N., à environ cinq milles de la côte. Avons retiré plusieurs beaux et grands spécimens de l'éponge " mie de pain," plusieurs spécimens d'oursins, d'astéries, de crabes du genre *Hyas*, de polizoaires, et environ vingt-cinq espèces de coquilles, dont cinq très-rares. Le nombre de spécimens tant d'individus que d'espèces, était très-considérable ; de tous les fonds, ceux formés de petites pierres étant ordinairement les plus productifs. La drague est restée au fond une heure et un quart, mais le vent était si faible que le râcloir a arrêté quelque temps la goëlette. Vers 1 p. m. calme plat qui a duré 24 heures.

Samedi, 12 août. Une légère brise de N. O., qui s'est élevée vers 1.15 p. m., nous a permis de reprendre nos opérations. Dragage B. Entre le cap des Rosiers et l'anse au Gris-Fond, à dix-huit milles de la côte ; 120 brasses d'eau. La drague, après être restée au fond une heure, a été retirée presque vide—deux vers marins et une astérie fragile brisée étaient tout ce qu'elle contenait. Nous avons fait une nouvelle tentative au même endroit, mais avec encore moins de succès, car le dragage C. n'a produit absolument rien.

Dimanche, 13 août. Nous filons le long de la côte S. O. d'Anticosti, jusqu'au phare de la pointe ouest de l'île, et nous mouillons à la nuit, dans la baie d'Ellis. De superbes sections de rochers du silurien inférieur bordent la mer ici ; dans la journée nous remarquons beaucoup de fous qui plongeaient. Une longue chaîne de rochers s'étend vers le large à l'ouest de la baie d'Ellis, et elle est parsemée, de même que la grève du côté de l'est, de gros cailloux.

Lundi, 14 août. A 6 a. m., j'ai été examiner le récif de roches calcaires mentionné ci-dessus, à mer basse ; mais je n'ai trouvé aucun fossille ni animal marin offrant quelque intérêt. Des nuées d'échassiers, pluviers, alouettes de mer, etc., cherchaient leur nourriture dans la baie ; j'ai vu aussi beaucoup de phoques et quelques guillemots. Les roches calcaires dans cette baie sont toutes criblées de trous de *Saxicava* (bivalve perforateur) ; et les petits crabes (*Cancer borealis ?*) abondent près de la grève. Il y a aussi beaucoup de plantes marines, parmi lesquelles se trouvent de gigantesques frondes de laminaires toutes de six à dix pieds et même plus. Retourné au vaisseau, puis débarqué de nouveau plus tard dans la matinée, à l'extrémité est de la baie, mais avec difficulté, à raison du peu de profondeur de l'eau. La terre est basse, mais bien boisée ; les arbres cependant sont très-petits. Peu de plantes de quelque intérêt. Le *Zygadenus glaucus* était abondant et en pleine floraison. Il paraissait y avoir des rochers découverts à l'extrémité est de la baie, mais je n'ai pas eu le temps de marcher jusque là. Grand nombre de fragments de calcaire étaient épars sur la grève ; ils contenaient des fossiles communs, mais bien conservés, du groupe de la rivière Hudson. Nous avons ramassé des spécimens vivants de l'*Helix nemoralis var hortensis* (limaçon commun en Europe). A 3 p. m., nous faisons voile pour la côte du sud.

Mardi, 15 août. A mon lever, je vis que la drague avait été jetée à l'eau dès 4.30 a.m., et qu'on l'avait retirée presque pleine. Dragage D, baie d'Ellis, Anticosti, direction S. O., à vingt et un milles, 160 brasses, vase. Environ quarante pennatules (*Pennatula*) d'une espèce nouvelle pour la science, et plusieurs spécimens de formes intéressantes et rares. A 6 a.m., je suis allé examiner ce que contenait la vase. A 6 h. 40 m. nouvelle tentative heureuse. Dragage E, baie d'Ellis, Anticosti, direction S.S.O. à vingt-sept milles, 200 brasses, vase. La température sur le pont à l'ombre était de 68°, et quand j'ai plongé la boule du thermomètre dans la vase de la manière ordinaire, le mercure a baissé à peine à 42° ! Cela m'a bien surpris parce que la température de la vase extraite des grands fonds avait jusque-là presque uniformément donné de 37° à 38°. Cette fois, cependant, plusieurs minutes se sont écoulées après que la boule du thermomètre a été enfoncée dans la vase, avant que le mercure soit descendu de 10°, et presque une demi-heure avant qu'il soit descendu à 42°,—si toutefois il a baissé à ce degré,

car peut-être que 43° ou 45° seraient plus près du point véritable. Soit qu'un courant chaud influe sur la température du fond en cet endroit, ou que mes observations aient été inexactes et défectueuses (chose très-probable), c'est ce que je ne suis pas en état de dire. On a retiré de ce dragage quelques pennatules (dix ou douze) de la même espèce que les précédentes, et la même variété de spécimens. A 2.30 p.m., nous étions au large de l'anse au Gris-Fond ; une heure après nous faisions voile pour la côte nord, et à 6 p.m., nous perdions la terre de vue.

Mercredi, 16 août. Vis-à-vis la pointe Becscie (Sheldrake) à 9.45 a.m. Dragage F. pointe Becscie, direction N.E., à douze milles au large, 69 brasses, sur un fond rocheux ; en conséquence peu de spécimens. On a retiré de ce coup plusieurs éponges mie-de-pin, une actinie, une astérie rare, identique à celle recueillie dans l'expédition du *Porcupine* et décrite depuis par le professeur Wyville Thompson, plusieurs gros crangons communs, un petit spécimen du grand crabe-araignée (*Chionocœtes*) un bernard l'hermite dans une écaille vide de *Fusus tornatus*, une valve d'une *Neœra artica* et un spécimen des *Turritella erosa* et *reticulata*, avec quelques pierres. Nous avons changé ensuite de route et mis le cap presque directement sur l'Est ; vent presque de bout, temps plutôt obscur que brumeux. A 6 p.m., nous étions vis-à-vis la rivière au Tonnerre. Sur la rive nord, à cet endroit, les contreforts des Laurentides apparaissent tout près du rivage, et forment de petites collines stériles presque entièrement dépourvues de végétation, ce qui donne au paysage un aspect désolé. Dragage G., 60 brasses, vase, à la rivière au Tonnerre, direction N.N.E., à dix milles au large. Deux beaux échantillons de l'ophiure d'Agassiz, vulgairement poisson-panier (*Astrophyton Agassizii*), avec quelques coquilles communes, en tout sept ou huit spécimens. Passé au nord du phare de la pointe Ouest, à 9 p.m. ; vu la lumière très-distinctement.

Jeudi, 17 août. Au matin, dans les îles Mingan ; vu plusieurs macareux et mouettes. Débarqué à Mingan, à 10.30 ; remarqué en débarquant une petite quantité de sable magnétique sur le rivage. Marché à travers une savanne de canneberges (*atocas*) jusqu'à la rivière Mingan, en herborisant chemin faisant ; dans les endroits secs, il y avait quelques petits sapins baumiers et des épinettes, aussi des petits genéviers, des *Potentilla tridentata*, des *Stellaria*, etc., et dans les places humides des *Spiranthes*, *Ledum*, *Kalmia*, et quelques autres plantes palustres de la famille des Ericacées. Dans l'après-midi, nous avons gagné entre les îles la pointe aux Esquimaux, où nous avons débarqué le soir pour peu de temps. Mis de nouveau à la voile vers 8 heures, en tournant le cap plus au sud, vers la rive nord d'Anticosti.

Vendredi, 18 août. A 8 a.m., nous étions entre le cap Observation et la Tête d'Ours, Anticosti. De beaux grands escarpements d'un aspect blanchâtre (calcaire silurien supérieur) sept bonnes sections visibles à la fois. La drague avait été lancée et retirée avant que je fusse là. Dragage H, entre Anticosti et la rive nord, à la pointe Charleton (Anticosti), direction O. quart S., à huit milles au large. Retiré beaucoup de pierres, les unes grosses, les autres petites, mais il y avait plus de fragments de gneiss ou roche laurentienne que de calcaire fossilifère. Deux espèces rares d'éponges, des actinies (*Tealia crassicornis*), plusieurs crevettes, quelques *Amphiurœ* et *Ctenodiscus*, douze espèces de coquilles, dont deux brachiopodes, et deux petits poissons. L'un des petits poissons était un jeune loup-de-mer (*Anarrhicas*), l'autre un rouget du genre *Agonus*. Dragage I. Dans 120 brasses, vase, à la Tête d'Ours, Anticosti, direction N.O. quart O., à douze milles au large. Température à l'ombre sur le pont 60°, température de la vase, 38° ou 39°. Nombre de petits cailloux usés par l'eau étaient mêlé à la vase ; quelques-uns étaient des labradorites, etc., d'autres des calcaires fossilifères, quelques fossiles de *Rhynchonellas* isolés. Espèces récentes : plusieurs hydrozoaires, polyzoaires, et des vers marins, cinq gros échantillons de *Ctenodiscus*, et huit espèces de coquilles, différant matériellement de celles recueillies dans le dragage H. Beau soleil et temps chaud.

Samedi, 19 août. Avons passé le phare de la pointe Est à 8 a.m. Temps orageux, avec très-peu de vent. Nous voulions essayer aujourd'hui d'explorer la localité, où, d'après la carte, la profondeur de l'eau est de 313 brasses, mais nous en avons été empêchés par le temps. Avons mesuré notre corde dans la matinée et trouvé qu'elle a environ 575 brasses de long. Nous avons attaché trois poids pesants à la ligne ; le premier, en avant duquel nous lié un gros faubert, à deux ou trois brasses de la bouche de la drague ; le second à 100 brasses du premier et le troisième à 100 brasses du second. Dans l'après-midi (à 2 h. 45 min.) nous avons procédé au dragage J. Dragage J. effectué à la pointe est d'Anticosti, direction S.

quart O., à vingt-quatre milles au large, dans 212 brasses d'eau ; vases, avec plusieurs grosses pierres. Dans le faubert, j'ai trouvée sept spécimens d'un curieux crustacé, du genre *Pycnogonum*, et deux ou trois exemplaires d'une astérie fragile, l'*Ophiacantha spinulosa.* Température à l'ombre sur le pont 60° ; température de la vase 40°. Ce coup de drague nous a donné une vingtaine d'espèces visibles à l'œil nu ; mais le nombre d'individus était petit quand on considère que la drague ramena plus de six seaux de vase. Les animalcules microscopiques recueillis de ce dragage et du suivant ont été trouvés depuis d'un intérêt plus qu'ordinaire. A 10.15 p.m., on a jeté de nouveau la drague à l'eau, à peu près au même endroit, mais dans une profondeur un peu plus grande, probablement 250 brasses ; et on l'a retirée un peu avant minuit. Ce dragage, le dernier exécuté par la *Stella Maris*, est coté K. Nous avons trouvé dans la poche une petite quantité de vase, avec quelques petites pierres et un très-petit nombre de spécimens. A mesure que la corde mouillée était hâlée par-dessus le bord du vaisseau, elle paraissait toute brillante d'étincelles électriques ; mais bien que je l'aie examinée avec la plus soigneuse attention, avec une loupe à trois verres, je n'ai pu découvrir aucune matière organique dans les brins de la corde.

Dimanche, 20 août. Un grand vent de nord-ouest s'est élevé un peu après minuit et nous a entraînés en aval jusqu'aux îles de la Madeleine. Mouillé à l'abri sous le vent de l'île Bryon à 10 a.m., toute la journée. Mer très-grosse. Avons été à terre dans l'après-midi ; vu plusieurs mouettes, des fous, et deux sternes (*sterna gaspia*) près de terre. Le grès rouge dont l'île Bryon est composée, paraît appartenir à la formation carbonifère inférieure.

Lundi, 21 août. Nous essayons de gagner Gaspé en louvoyant, mais sans succès. A 7 heures du soir, nous nous retrouvons presque au même point d'où nous étions partis.

Mardi, 22 août. Le vent a duré jusqu'à 1 heure de l'après-midi, qu'il a fait place à un calme plat ; sur les 11 heures du soir, profitant d'un vent favorable qui s'est élevé, nous avons fait voile pour le bassin de Gaspé. Nous arrivâmes le lendemain à 4.30 p. m. De bonne heure le jeudi matin, j'allais m'embarquer sur le steamer *Gaspé*, et le dimanche suivant j'étais de retour à Montréal.

Nous avions exécuté à bord de *La Canadienne* seize dragages, sur lesquels deux avaient été sans résultats. Quatre avaient été opérés sur des fonds de 50 brasses ou moins ; sept sur des fonds de 50 à 100 brasses, et cinq sur des fonds de 100 à 200 brasses.

A bord de la *Stella Maris*, nous avions accompli onze dragages, dont deux sans résultats. Un avait été effectué dans moins de 50 brasses d'eau, deux avaient été faits sur des fonds de 50 à 100 brasses, et six sur des fonds de 100 à 250 brasses.

Partie II.

Résumé provisoire des résultats zoologiques obtenus.

Jusqu'à présent les Echinodermes et les Mollusques recueillis sont les seules espèces qui ont été étudiées avec soin. Les Foraminifères, les Polycystines, les Eponges, les Actinozoaires, les Polyzoaires et les Crustacés, ont été l'objet d'un examen quelque peu rapide, et quant aux Hydrozoaires et aux vers marins, on n'y a pas encore touché. Dans l'ébauche suivante on trouvera une liste complète des nouveautés parmi les Echinodermes et les Mollusques, ainsi que les notes que j'ai pu faire relativement aux autres groupes, avec le peu de temps que j'ai pu consacrer à leur examen. Je suis redevable au professeur Dawson du prêt de plusieurs livres de consultation, et à G. T. Kennedy, B. A, de sa précieuse assistance dans l'œuvre de la dissection microscopique de plusieurs espèces.

Foraminifères.

Nous avons recueilli de très-grandes quantités de ces magnifiques animalcules, mais nous n'en avons pas encore examiné la vingtième partie, même superficiellement. Depuis la publication de l'écrit de M. G. M. Dawson, sur les espèces canadiennes de ce groupe, en juin 1870, bien des données nouvelles ont été obtenues sur ce sujet. Nous conservons onze sacs de vase retirée de différents endroits l'été dernier, à des profondeurs de 100 à 250 brasses : deux de ces sacs seulement ont été partiellement examinés jusqu'ici.

Les nouvelles recherches n'ont pas encore confirmé la théorie de M. Dawson, à savoir que les Foraminifères trouvés à de plus grandes profondeurs que 100 brasses sont " très-petits et

délicats." De gigantesques échantillons de *Nodosaria, Dentalina communis* et *pauperata*, des échantillons d'une forme nouvelle de Marginulines, armés *d'épines* plus longues que dans la plupart des spécimens de *Calcarina*, une variation de *Triloculina tricarinata*, se trouvent en abondance à 150 ou 200 brasses d'eau et sont parfaitement visibles à l'œil nu. Mon expérience me porte à croire que les espèces arénacées ne sont pas plus communes dans la baie de Gaspé, qu'en aucune autre partie du fleuve et du golfe St. Laurent. L'écrit de M. Dawson contient une liste de 55 sous-espèces ou formes variées de foraminifères du golfe et du fleuve St. Laurent. Je considère quelques-unes de celles-ci comme des variétés trop peu marquées d'autres espèces, pour qu'elles reçoivent un nom particulier, et l'une d'elles, la *Rhabdopleura abyssorum*, n'est qu'un tube d'annélide, à ce que je crois après avoir examiné l'animal à l'état vivant. En supposant qu'en 1870, une cinquantaine de sous-espèces ou de variétés assez bien caractérisées, fussent reconnues habiter les mers du Canada, il est probable que les recherches de l'été dernier, en ajouteront au moins un tiers de plus à ce nombre. Les espèces suivantes semblent caractériser particulièrement les grands fonds du fleuve et du golfe, à l'est de Terreneuve :—

Lagena distoma, type.	*Virgulina squamosa.*
Bulimina pyrula.	*Bolivina costata.*
" *marginata.*	" *punctata.*
Valvulina Austriaca.	*Triloculina tricarinata.*

Polycystines.

Dans le Manuel de Zoologie (Handbook of Zoology), du principal Dawson, deux espèces de ce groupe sont mentionnées comme indigènes dans les mers du Canada. Le nombre des espèces sera maintenant double. Une des nouvelles formes paraît appartenir au genre *Haliomma*, et il semblerait que ces superbes animalcules sont très-abondants dans les eaux très-profondes, de 200 brasses au moins.

Eponges.

Cinq ou six espèces d'éponges, nouvelles pour moi, ont été obtenues, la plupart dans les eaux profondes.

L'une est la *Grantia ciliata*, la première éponge à spicules *calcaires*, dont on ait constaté la présence dans les mers du Canada.

Une autre appartient au genre *Polymastia*, de Bowerbank, et peut-être est-ce une nouvelle espèce, vu qu'elle diffère de toutes celles décrites jusqu'à présent. Le reste n'a pas encore été classé.

Hydrozoaires.

Beaucoup de spécimens de ce groupe ont été recueillis, mais n'ont pas encore été examinés.

Actinozoaires.

On n'a pas encore découvert de vrais coraux dans le golfe St. Laurent, ni même au Nord de l'Etat du Massachusetts de ce côté de l'Atlantique. Ce qu'on nomme "coraux" dans les cartes, ne sont que des polyzoaires calcaires.

Les deux actinies communes, savoir, le *Metridium marginatum, de Say*, qui est probablement une variété de l'*Actininoloba diathus d'Ellis* d'Europe et la *Rhodactinia Daviessii, d'Ag.*, qui paraît être aussi une espèce connue des auteurs européens, de même que les *Tealia crassicornis*—se trouvent en aussi grande abondance dans les plus grandes profondeurs examinées que dans les eaux très-peu profondes.

La plus intéressante découverte se rattachant à ce groupe que nous ayons faite, a été celle d'une belle colonie de plumes-de-mer (Pennatules) vivant en eau profonde entre Anticosti et la côte sud du St. Laurent. Aucune vraie pennatule n'avait encore été trouvée sur les côtes est et ouest de l'Amérique du Nord ; et ce genre est en conséquence nouveau pour ce continent.

Ces plumes-de-mer (ainsi appelées à cause de leur ressemblance avec une plume d'oiseau), appartiennent au genre Pennatula, tel que défini par les derniers écrivains. La pennatule du St. Laurent est probablement nouvelle pour la science ; elle est également distincte de l'espèce méditerranéenne, *P. purpurea* d'Ellis, de l'anglaise *Phosphorella phosphorea* et de la norvégienne *Ptitella borealis.*

Echinodermes.

Voici la liste complète des Echinodermes recueillis en eaux profondes :—

Schizaster fragilis. Dub. et *Koren.* Deux échantillons vivants.

Calveria hystrix, Wyville Thompson. (Peut-être le *Solaster furcifer* de *Duben* et *Koren*). Un spécimen. Je suis redevable au prof. A. Agassiz de l'idendification de cette astérie.

C'est l'étoile-de-mer, ainsi appelée dans les actes de la société Royale, vol. 18, No. 221, page 445, et non l'oursin de mer, nom qu'on lui donne aussi dans le même journal, vol. 19 No. 125, page 154.

Ctenodiscus crispatus, Duben et *Koren.* En abondance partout dans les eaux profondes.

Ophioglypha Sarsii Lutken. Très-grosse et abondante à une profondeur de 25 brasses d'eau.

Ophiacantha spinulosa, Mull. Abondante sur les fonds de 100 à 250 brasses, aussi bien que dans les eaux peu profondes.

Amphiura Holbollii, Lutken. N'est pas rare dans les eaux profondes.

Astrophyton Agassizii Stimps. Deux beaux spécimens recueillis à 60 brasses sur fond de vase devant la rivière au Tonnerre. Est à peine une espèce d'eau profonde.

Les quelques Echinodermes encore recueillis dans les eaux profondes du golfe sont toutes des espèces européennes, mais deux sont nouvelles en Amérique. Grand nombre d'individus de formes communes ont été recueillis en eau peu profonde.

Annélides.

La série des vers marins recueillis est extrêmement intéressante et curieuse, et se compose de plus de vingt espèces: elle sont encore à étudier et à identifier.

Crustacés.

Quelques-uns seulement ont été examinés jusqu'ici. On n'a pas trouvé de gros crabes ou homards dans les eaux profondes. Les crustacés les plus remarquables des eaux profondes sont un gros *Nymphon*, peut-être le *N. giganteum* de *Johnst.*, un *Pycnogonum*, pris à 250 brasses, qui est peut-être le *P. pelagicum*, du Dr. Stimpson, et parmi les Amphipodes un beau *Acanthonotus* se rapprochant de l'*A. Serratus.*

Polizoaires.

On n'a encore soumis qu'un petit nombre des plus remarquables d'entre ceux-ci à l'examen microscopique. Le nombre d'espèces nouvelles dans les mers de la province de Québec excédera probablement vingt. Deux des plus intéressants spécimens obtenus sont une *Defrancia lucernaria*, de *Sars* et une *Retepora cellulosa, var., elongata*, de *Smitt.* Parmi les espèces recueillies, on a pu reconnaître des spécimens de *Alcyonidium gelatinosum* de *Pallas ; Flustra Barleii*, de *Busk ; Acarmarchis plumosa, Bicellaria ciliata, Crisia eburnea, Scrupocellaria scruposa, Gemellaria loricata* et *Idmonea atlantica.*

Tuniciers.

On a recueilli peu de ces curieux molluscoïdes. L'un de ceux qu'on a pris paraît être une *Nolgula arenosa ;* les autres restent à classer.

Mollusques.

Comme je voulais profiter de la présence à Montréal de M. Gwyn Jeffreys, M.S.R., pour avoir son opinion sur les coquillages recueillis, ils ont été soigneusement étudiés les premiers. Les espèces suivantes ont été retirées de profondeurs de 100 brasses et plus :—

Terebratula septentrionalis, Couth.
Terebratella Spitzbergensis, Dav.
*Pecten Groenlandicus Chemn non Sow.
Arca pectunculoïdes, Scacchi.
Yoldia thraciœformis, Storer.
" lucida, Loven.
* " frigida, Torell.
Dacrydium vitreum, Moll.
Astarte crebricostata, Forbes.
* " sulcata, var. minor.
*Neœra arctica, Sars.
*Neœra obesa, Loven.
Cryptodon Gouldii, Philippi.
*Philine quadrata, Wood.
Dentalium abyssorum, Sars.
Siphonodentalium vitreum, Sars.
Rissoa scrobiculata, Moller.
Aporrhais occidentalis, Beck.
Eulima stenostoma, Jeffreys.
*Bela Trevelyana, Turton.
Buccinum ciliatum, Fab.
Chrysodomus (Sipho) Islandicus, Chemn.

Les espèces marquées d'une estérique * ont été identifiées par M. Jeffreys, qui a aussi confirmé l'exactude des noms donnés aux autres.]

Beaucoup d'espèces intéressantes ont été retirées de profondeurs de moins de 100 brasses. Parmi les plus rares sont les suivantes :—

Terebratella de *Spitzbergensis Davidson.* Se trouve sur des fonds de 30 à 120 brasses, mais est plus abondante dans les eaux peu profondes. *T. Labradorensis*, de *Sow*, est synonyme de cette espèce.

Astarte lactea, de *Brod. et Sow.* Vit sur les fonds de 30 à 70 brasses, en différentes localités.

Tellina (Macoma), espèce nouvelle sur fond de sable dans 80 brasses d'eau en face du village de Moisie.

Utriculus hyalinus, de *Turton.* En vingt-cinq brasses et au-dessus, sur fond de sable baie de la Trinité.

**Lacuna glacialis*, de *Moller.* Dans 96 brasses sur sable; baie de la Trinité.

Rissoa (espèce indéterminée). Comme les espèces précédentes.

**Margarita glauca*, de *Moller.* Dans 30 brasses d'eau, sur sable devant la pointe Becscie.

Odostomia, nouvelle espèce. Fond de 70 brasses et de sable; vis-à-vis le village de Moisie.

**Chrysodomus (Sipho) Spitzbergensis, de Reeve*: ou une espèce nouvelle, baie de Gaspé.

**Chrysodomus (Sipho) Sarsii, de Jeffreys.* En différents endroits, sur fonds de cinquante à quatre-vingt-dix brasses.

Vingt six espèces de coquilles, dont on ignorait encore l'existence dans les mers de la province de Québec, ont été recueillies dans ces deux croisières. De celles-ci, quinze sont nouvelles pour le continent américain, et sur ces quinze, deux sont nouvelles pour la science.

Poissons.

Les seuls spécimens de poissons retirés par la drague ont été un jeune aigrefin de Norvège (*Sébastes Norvegicus*), un jeune loup-de-mer (*Anarrhichas lupus*), et un petit rouget du genre *Agonus.*

Lorsque les matériaux amassés, l'été dernier, auront été soigneusement examinés et étudiés, on pense qu'on connaîtra près de 100 espèces d'animaux marins appartenant presque exclusivement aux eaux marines profondes du Canada. Dans l'espace compris depuis la ligne de la basse marée jusqu'à la profondeur de cinquante à soixante brasses d'eau, les herbes marines, grandes et petites, sont très-nombreuses, et la vie animale est abondante et prolifique. Dans la vase des grandes profondeurs, les herbes marines paraissent être très-rares (quelques brins de diatomacées est tout ce qu'on a recueilli); les animaux sont très-différents de ceux des eaux peu profondes, et paraissent n'être pas si nombreux, ni en espèces ni en individus. De plus, la faune du St. Laurent, dans les eaux profondes, est plus arctique et plus scandinave dans son caractère que celle des moindres profondeurs. Ceux qui s'intéressent à l'étude des fossiles qui renferment les dépôts post-pliocènes canadiens, seront bien aise d'avoir une occasion de les comparer avec la faune récente des parties les plus profondes du St. Laurent.

Partie III.

Propositions pratiques et conclusions.

Les poissons comestibles du St. Laurent se divisent en deux groupes, savoir: ceux qui cherchent leur nourriture à la surface des eaux, comme le hareng et le maquereau; et ceux qui pâturent au fond, comme la morue, le flétan et tous les poissons plats. Pour ce qui regarde ceux de surface, il n'a pas été recueilli d'observations sur leur nourriture. Il ne s'est présenté aucune occasion d'examiner le contenu de l'estomac soit du maquereau ou du hareng. On s'était pourvu de quatre filets traînants pour capturer des animaux des espèces de surface, mais ils n'ont presque rien pris. On n'a recueilli non plus ni Méduses ni Pteropodes; bien qu'on ait apporté la plus grande attention à la manœuvre des filets, surtout lorsqu'il y avait beaucoup de baleines en vue.

J'ai examiné le contenu de l'estomac de plus de 500 morues, prises dans la baie de Gaspé, en différents endroits sur la côte nord du St. Laurent, près des îles de la Madeleine, etc. Voici une liste qui donnera une idée de la nourriture de ce poisson; les aliments que j'ai trouvés le plus fréquemment y sont mentionnés les premiers. Il va sans dire que des corps entièrement mous, comme les actinies, ne se reconnaissent pas facilement.

1. D'autres poissons, tels que lançons, capelans, etc. J'ai trouvé une petite lamproie marine dans l'estomac d'une morue.

2. Des crabes, pour la plupart du genre *Hyas.*
3. Des encornets ou calmars, dans certaines saisons.
4. Des mollusques bivalves, particulièrement les suivants : *Glycimeris siliqua*, *Cardium Islandicum*, *Serripes Groenlandicus*, *Yoldia myalis* et *limatula*, et occasionnellement, quelques autres espèces.
5. Des étoiles de mer fragiles, très-rarement, généralement des *Ophiopholis aculeata.*

A en juger par le contenu de son estomac, il paraîtrait que la morue cherche rarement sa nourriture à une plus grande profondeur que cinquante ou soixante brasses. Par les dragages dans les eaux comparativement peu profondes, on peut souvent remarquer les endroits où la morue a pris sa nourriture par la présence dans la drague d'écailles vides de bucardes, vulgairement coques, que la morue a avalées vivantes, et qu'elle a revomies à l'exception des parties nutritives. Les bancs à morue ou les *reefs*, comme les appellent le pêcheurs de Gaspé, sont des élévations sous-marines du fond de la mer. En 1869, j'examinai un de ces bancs (situé entre les caps Gaspé et Bon Ami), et je fus frappé de la quantité extraordinaire de petites écailles de foraminifères qui étaient ramenées du fond avec le sable. Il peut se faire que dans quelques cas, l'abondance sur les bancs de ces êtres microscopiques, qui servent de pâture à d'autres animaux marins, soit la cause première de la présence de la morue en aussi grande abondance à ces endroits. Plus haut, dans le St. Laurent, vis-à-vis la rivière du Loup, le principal Dawson m'informe que la morue se nourrit en grande partie de crevettes. Les morues sont infestées de parasites intérieurs et extérieurs. Dans les mers d'Europe, il n'y a pas moins de cinq espèces de crustacés parasites qui s'attachent à l'extérieur de la morue, mais je n'en ai remarqué que deux espèces sur la morue du St. Laurent. J'ai trouvé des vers plats dans le canal intestinal des individus pêchés à Gaspé, et des nématoïdes (?) enkystés sur l'extérieur du foie de morues prises devant la rivière St. Jean.

Les flétans et les plies se nourrissent en grande partie de mollusques, tant bivalves qu'univalves, et peuvent trouver leur nourriture dans les eaux profondes. Du moins les plies venant de Portland, Maine, qui se vendent gelées sur les marchés de Montréal, ont l'estomac rempli de coquilles d'espèces exactement identiques à celles que nous avons retirées de fonds de 100 à 250 brasses dans le St. Laurent.

Dans le cas où les Américains seraient admis à pêcher dans les eaux canadiennes, la coutume qu'ils ont (à ce qu'on rapporte) d'ouvrir le poisson et d'en rejeter les débris à la mer sur les lieux mêmes de la pêche, ne devrait pas être permise.

Quelques mots sur les mollusques comestibles du Canada peuvent n'être pas hors d propos ici. Quelques-uns de ces mollusques se trouvent sur les deux côtés de l'Atlantique, mais la moitié sont particuliers aux rivages de l'Amérique du Nord. Au premier de ces groupes appartiennent le poisson-rasoir) *Solen ensis*), les deux myes à coquilles friables (*Myas arenaria* et *truncata*) et le moule commun (*Mytilus edulis*). Tous ceux ci habitent les mers du Canada, et sont d'un grand usage, comme comestible, en Europe. Le buccin (vulg. *bourgault*) des rivages de l'Amérique (*Buccinium undulatum*, de *Moller*), n'est peut-être qu'une variété de l'espèce commune anglaise, et on peut dire la même chose de l'huître canadienne, dont les relations spécifiques sont encore obscures. Parmi les espèces de mollusques comestibles qu'on trouve en Canada, et qu'on ne trouve pas en Europe, il y en a peu de quelque importance au point de vue économique. Les deux bucardes canadiennes sont trop difficile à obtenir, et il en est de même des deux peignes indigènes (qui d'ailleurs se trouvent sur les deux côtés de l'Atlantique) ; la *Mactra polynema* présente un peu moins de difficultés ; mais sans contredit la meilleure de toutes est le grand peigne, connu des naturalistes sous le nom de *Pecten Magellanicus.* Cette espèce possède toutes les qualités d'un bon comestible ; elle est grande, on en rencontre souvent des spécimens ayant de cinq à six pouces de diamètre, qui ne peuvent être avalés par les poissons; elle vit dans les eaux très-peu profondes, ce qui rend sa capture facile ; et enfin, elle est délicieuse lorsqu'elle est apprêtée. J'ai mangé apprêtées des *Ceronia deaurata*, bivalve commun sur le rivage, en bien des endroits du golfe ; mais c'est un pauvre substitut des bucardes de l'ancien continent.

La cherté et la rareté des huîtres en Angleterre ont fait former des compagnies qui se chargent d'importer de ces mollusques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. En

égard à cette circonstance, de même que dans l'intérêt de notre propre population, il importe de faire des efforts pour développer les ressources de cette industrie. Je prends la liberté de proposer quelques suggestions à ce sujet. Il vaudrait la peine, je pense, de faire une série d'observations soigneuses sur la température du fond de la mer, à différents endroits des côtes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en se servant des instruments perfectionnés les plus récents. On pourrait en même temps examiner la nature du fond, et dans certaines localités, en vue de constater l'existence ou l'absence d'animaux ou de végétaux microscopiques que l'on sait former la principale nonrriture de l'huître. Les particuliers ou les compagnies qui tenteraient de créer des huîtrières artificielles pourraient probablement profiter de ces observations. On devrait accorder quelque encouragement aux personnes qui se livrent à la culture artificielle de l'huître, ou à des expériences dans ce but en protégeant par une loi ce genre d'entreprise comme cela se fait dans la Grande-Bretagne. Il serait à propos d'offrir une récompense pour le meilleur essai sur la culture artificielle de l'huître dans le St. Laurent, appliquée spécialement aux variétés les plus propres à être introduites dans nos eaux. Tenter d'acclimater des huîtres dans les mers de la province de Québec serait, je pense, impraticable, à moins (ce qui n'est pas probable) qu'on n'y trouve des endroits où la température du fond soit exceptionnellement élevée. La limite nord de l'habitation de l'huître en Canada, est le côté sud de la baie des Chaleurs; et sur les côtes nord du Nouveau-Brunswick, les huîtres sont ordinairement petites. Les lois de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en ce qui concerne les huîtres, sont défectueuses, et auraient besoin d'être revues et amendées.

En 1869, le Principal Dawson dragua, dans la baie de Gaspé, un morceau de bois perforé par une espèce de ver des navires (probablement le *Teredo dilatata* de Stimpson), et dans la même année je draguai un fragment de bois immergé qui était criblé de trous et remplis de petits crustacées perceurs du genre *Limnoria*, dans la même localité. Lorsqu'on se rappelle que tant de vaisseaux ont été perdus en mer par suite des ravages du ver des vaisseaux, le taret, que Linnée appelle "*Calamitas navium*", et quand ont lit les dommages faits dans les docks en Europe et en Amérique soit par la *Limnoria* seule, ou par elle et le *Teredo*, il convient que nous soyons sur nos gardes quand nous savons que ces formidables créatures habitent malheureusement nos rivages. Le Principal Dawson m'informe que de grands dommages ont été causés à la charpente des quais et autres ouvrages en bois, dans les ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, par cette espèce de *Teredo*. M. Nelson Davis, de Montréal, m'apprend que le brigantin "*Magdala*", construit à St. Jean du Nouveau-Brunswick, a été complètement criblé par ce ver, il n'y a pas longtemps, à son premier voyage de St. Jean à Liverpool. Il a eu la complaisance de me montrer des morceaux du bois de ce malheureux navire, percés dans tous les sens par le travail de vers de cette espèce, contenant les valves et les palmules *in situ*. Tout le fond du brigantin dut être renouvelé et doublé de feuilles de cuivre pour le rendre de nouveau propre à la mer.

Si l'on veut bien se rappeler que je n'ai passé que cinq semaines à la mer, et que pendant ce temps il est arrivé souvent que le service ordinaire des goëlettes ne m'a pas permis de me livrer au dragage, qu'en outre plusieurs fois, lorsque l'occasion eût été favorable, le temps m'en a empêché, et de plus que j'étais seul, en tant qu'il s'agit d'aide scientifique, la plupart du temps, j'espère que l'on trouvera les résultats obtenus aux points de vue scientifique et pratique, de nature à faire honneur tant au gouvernement qu'à la société que j'ai l'honneur de représenter.

Je puis mentionner ici que les frais de préparatifs et de voyages se sont montés à environ $130, sur lesquels la Société d'Histoire Naturelle de Montréal a payé $94.28; le reste ayant été payé par moi.

Je dois des remercîments, et je les offre ici avec reconnaissance, au commandant Lavoie, M.D., J.P., à F.E., Gauthier, Ecr., B.A., au capitaine Leblanc et aux officiers de la *Canadienne;* au commandant Lachance et aux officiers de la *Stella Maris*, pour leur bienveillance et leur précieuse assistance lorsque j'étais sur leurs vaisseaux, à T. W. Gregory, Ecr., de Québec, ainsi qu'à M. Joseph Eden, et à nos autres amis du Bassin de Gaspé pour leur politesse à mon égard pendant la quinzaine que j'ai passée dans leur pittoresque petite ville.

Montréal, 29 décembre 1871.

APPEN

STATISTIQUE des pêches de la province d'Ontario pour l'année 1871,—divisions de
nombre de verges de

	Divisions.	No. d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Rods de rets à mailler.	No. d'éperviers.	No. de seines.	No. de verveux.	Parcs en rets.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
			$								
	Division de Brockville et Cornwall.	27	1,064	340	....	4	2	....	35	....	....
Division de l'île Wolf.	Ile Amherst	18		1,940	....	....	....	....	91	90	....
	Ile aux Tourtes	8		1,000	....	....	....	....	50	50	....
	Lac du Désert	2		80	....	....	....	....	....	3	3
	Pointe à l'Ours	5		600	....	....	....	....	30	30	....
	Longue Pointe	6		1,000	....	....	....	....	38	37	....
	Baie de Barrett	2		....	....	....	5	....	....	....	....
	Ile au Loup	2	5,620	....	....	....	2	....	....	....	....
	Battures N. de la Charité.	5		1,000	....	....	....	....	40	40	....
	Ile au Raisin	4		400	....	....	....	....	20	20	....
	Rivière Cataracoui	6		....	....	....	22	....	....	....	....
	Grosse Ile	2		100	....	....	....	....	5	5	....
	Ile Simcoe et I. au Serpent	4		400	....	....	....	....	25	25	....
	Baie de Bayfield	2		....	....	....	4	....	....	....	....
Division du P. Edouard.	Du Portage à la Pointe au Saumon	69	2,511	4,105	....	2	....	....	171	20	75
	De la Pointe au Saumon à la Pointe Pierre	54	4,000	6,900	....	4	....	....	191	104	....
	Pointe Pierre à la Pointe au Jupon	27	828	2,020	....	1	....	....	117	25	5
	De la Pointe au Jupon à la Rivière Noire	54	4,065	17,600	....	1	....	....	1,375	130	....
	De la Rivière Noire au Pont de Bongard	14	385	1,400	....	....	....	....	108	51	....
	Division de la Baie de Quinté.	126	10,000	15,250	....	12	....	....	135	....	2,457
	Division de Cobourg	35	4,300	3,018	....	....	....	....	40	590	150
Lac Ontario.	Havre de Whitby	5		800	....	1	....	....	3	4	1
	Pointe à la Batture	4		491	....	1	....	....	10	3	2
	Baie des Français	11		3,454	....	1	....	....	23	137	1
	La Rouge	4		....	....	1	....	....	5	....	....
	Port Union	4		364	....	....	....	....	13½	1	....
	Passe à Gate	2	8,175	509	....	1	....	....	18	14	....
	Scarborough	8		3,091	....	1	....	....	34	73	7
	Baie d'Ashbridge	2		291	....	....	....	....	....	....	....
	Ile Toronto	10		3,527	....	4	....	....	108½	24	57½
	Port Crédit	6		1,436	....	1	....	....	2	26½	....
	Bronte	5		1,127	....	....	....	....	10	10	....
	Baie de Burlington	98		3,182	....	15	....	....	63	10½	238½
	Wynona	4		673	....	....	....	....	76	2	5
	Jordan	3	9,522	145	....	1	....	....	6	....	....
	Clinton	2		327	....	....	....	....	15	1	....
	Port Dalhousie	2		654	....	1	....	....	3	5	5
	Rivière aux Quatre milles.	6		800	....	2	....	....	11	....	....
	Rivière au Deux milles	4	3,848	145	....	1	....	....	23½	....	4
Lac Erié.	Rivière Niagara	21		1,382	....	5	....	....	52½	5	110
	Black Creek	4		....	....	1	....	....	....	....	2
	Fort Erié	14		....	....	2	....	....	....	....	12½
	Port Maitland	2		....	....	1	20	....	....	....	3
	Dunville	20		....	9	6	....	....	....	....	....
	Baie de Wardell	8		691	....	....	....	....	29	....	....
	Baie de Miller	5	3,078	542	....	....	....	....	32½	....	....
	Rivière Sandusk	2		145	....	1	....	....	5	....	....
	Pointe Peacock	4		327	....	....	....	....	14	....	....
	Nauticoke	3		167	....	....	....	....	7	....	....
	Woodhouse et Walpole	9		1,054	....	....	....	....	45	....	....
	Port Ryerse	4		436	....	....	....	....	10½	....	....

DICE L.

pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre d'hommes employés, rêts à mailler, etc.

Barils de sciscos.	Barils de maskinongé.	Barils de brochet et d'achigan.	Barils de doré.	Barils de poissons communs.	No. total de barils de poisson.	Valeur. Frais.	Valeur. Salé.	Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
						$	$	$		
......	....	132	....	.....	167	1,434	....	1,434	Canada et E.-U	
......	....	....	....	......	181	1,790	....	1,790	,,	
......	....	....	....	......	100	1,000	....	1,000	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	6	48	....	48	Canada	
......	....	....	....	......	60	600	....	600	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	.....	75	750	....	750	,,	
......	....	....	....	30	30	150	....	150	,,	
......	....	....	...	12	12	60	....	60	,,	
......	....	....	....	......	80	800	....	800	,,	
......	....	....	....	......	40	400	....	400	,,	
......	....	....	....	110	110	550	....	550	,,	
......	....	....	....	......	10	100	....	100	,,	
......	....	....	....	......	50	500	....	500	Canada	
......	....	....	....	15	15	75	....	75	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	266	1,278	575	1,853	Canada	
......	....	....	....	.....	295	1,450	1,500	2,950	Canada et E.-U	
......	....	....	....	.....	147	661	346	1,007	,,	
......	.	....	....	100	1,605	12,000	640	12,640	,,	
......	....	50	....	......	209	1,671	....	1,671	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	2,592	825	9,114	9,939	Canada et E.-U	
......	....	....	....	.....	780	....	....	8,450	,,	
......	....	10	....	.....	18	135	....	135	Canada	
......	....	....	....	......	15	144	....	144	,, ...	
.....	....	....	1	......	162	1,617	....	1,617	,, ...	
......	....	....	..	2	7	60	....	60	,, ...	
......	....	....	....	......	14½	152	....	152	,, ...	
......	....	....	1	......	33	330	....	330	,, ...	
......	....	10	....	2	126	1,220	....	1,220	,, ...	
......	....	21	....	......	21	210	....	210	,, ...	
54½	....	16	....	57	317½	3,066	....	3,066	,, ...	
......	....	....	....	......	28½	289	....	289	,, ...	
39	....	....	....	......	59	594	....	594	,, ...	
81	....	17½	....	57	467½	3,308	1,350	4,658	,, ...	
......	....	....	....	1	84	840	....	840	,, ...	
......	....	....	....	12	18	180	....	180	,, ...	
......	....	....	....	......	16	160	....	160	,, ...	
5	....	....	15	4	37	275	....	275	,, ...	
......	....	....	4	......	15	150	....	150	,, ...	
......	....	....	21½	5	54	504	....	504	,, ...	
......	....	8	16	45	236½	2,354	....	2,354	,, ...	
......	....	....	2	......	4	40	....	40	,, ...	
......	....	....	62½	35	110	1,080	....	1,080	Etats-Unis	
......	....	....	10	9	22	224	....	224	Canada	
......	....	....	3	22	25	250	....	250	,, ...	
......	....	....	....	......	29	290	....	290	,, ...	
......	....	....	....	......	32½	327	....	327	,, ...	
......	....	....	....	10	15	150	....	150	,, ...	
......	....	....	....	......	14	140	....	140	,, ...	
......	....	....	....	......	7	72	....	72	,, ...	
......	....	....	....	......	45	450	....	450	,, ...	
......	....	....	....	......	10½	105	....	105	,, ...	

DIVISIONS de pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre

	Divisions.	Nombre d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Rods de rets à mailler.	Nombre d'éperviers.	Nombre de seines.	Nombre de verveux.	Parcs en rets.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
			$								
Lac Erié.	Pointe Normandale	4	6,549 (Pointe Normandale à Port Talbot)	....	....	....	....	...	20	....	60
	Pointe aux Dindes	15		....	....	1	....	....	12	....	31
	Baie de Secord	5		....	....	2	....	....	....	....	....
	Longue Pointe	11		....	....	4	....	....	3	....	2
	Grand Ruisseau et Marais	30		....	....	....	....	....	....	....	....
	Port Burwell	3		....	....	1	....	....	0½	....	10
	Rivière Argentée	1		73	....	....	....	....	6	....	....
	Port Bruce	9		109	....	3	....	....	13	....	34
	Port Talbot	3		....	....	1	....	....	....	....	4
	Morpeth	4	21,850 (Morpeth à Rivière Détroit)	....	....	2	....	....	1	....	60
	Gosfield	3		....	....	....	....	2	14	....	....
	Rivière à l'Eturgeon	3		....	....	....	....	1	16	....	....
	Baie sud, Ile de la pointe Pelée	3		....	....	....	....	1	17	....	....
	Pointe Pelée	6		....	....	....	....	4	50	....	....
	Mersea	6		....	....	....	....	4	31½	....	....
Rivière Détroit.	Belle Ile	24		....	....	12	....	....	70	....	....
	Ile aux Pêches	6		....	....	3	....	....	30	....	....
	Pointe aux Pêches	12		....	....	6	....	....	19	....	....
	Ile de la Bataille	86		....	....	14	....	....	700	....	....
	Ile au Bois Blanc	6		....	....	2	....	....	10	....	....
	Ile à l'Herbe	6		....	....	2	....	....	8	....	....
	Ile aux Dindes	9		....	....	3	....	....	12	....	....
	Rivière Détroit	65		....	....	26	....	....	550	....	....
	Riv. Thames, Sydenham, et St. Clair	99	2,122	....	14	20	....	....	....	....	....
Lac Huron.	De Sarnia à Goderich	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Port Elgin	3	545	....	....	....	....	....	30	50	....
	Southampton	9	2,326	....	....	....	....	....	105	195	....
	Jack Island	2	101	....	....	....	....	....	4	....	30
	Kincardine	23	5,565	....	....	....	....	....	225	440	....
	Ile au Poisson Blanc	15	675	....	....	....	....	....	....	....	360
	Ile au Cigarre	8	985	....	....	....	....	....	....	....	250
	Grande Station	19	4,574	....	....	....	....	....	127	177	376
	Ile au Serpent	5	308	....	....	....	....	....	....	....	170
	Grosse Ile	15	2,425	....	....	....	....	....	37	280	98
	Ile Burke	18	2,324	....	....	....	....	....	90	80	240
	Ile Rowan	3	230	....	....	....	....	....	....	....	50
	Rivière au Sable	23	2,968	....	....	....	....	....	17	86	687
	Baie Rouge	6	1,527	....	....	....	....	....	32	68	240
Baie Georgienne.	Baie Duncan	2	....	145	....	....	....	....	....	10	....
	Tête de Lion	4	....	1,454	....	....	....	....	....	60	....
	Baie Colpoy	2	....	182	....	....	....	....	....	15	....
	Pointe Vail	2	....	727	....	....	....	....	40	40	....
	Cap Rich	10	....	4,545	....	....	....	....	200	200	....
	Meaford	2	4,300	727	....	....	....	....	30	25	....
	Thornbury	8	....	2,909	....	....	....	....	100	75	....
	Collingwood	12	....	3,636	....	....	....	....	125	175	....
	Rivière Notawasaga	3	....	1,273	....	3	....	....	....	40	30
	Penetanguishine	2	....	1,091	....	....	....	....	6	4	....
	Lac Simcoe et ses tribut.	26	497	245	....	1	....	....	13	77	15
	Lacs Scugog, à l'Eturgeon et aux Sapins	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

d'hommes employés, etc., dans la Province d'Ontario, 1871.—*Suite.*

Barils de sciscos.	Barils de maskinongé.	Barils de brochet et d'achigan.	Barils de doré.	Barils de poissons communs.	Nombre total de barils de poisson.	Valeur. Frais.	Salé.	Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
						$	$	$		
	10	...	30	90	210	1.700	....	1,700	Canada.......	
......	....	....	38	45	126	1,100	....	1,100	,, ...	
......	....	....	7	12	19	140	....	140	,, ...	
......	....	....	10	19½	34½	274	....	274	,, ...	
......	....	....	20	......	20	200	....	200	,, ...	
......	....	....	20	5	35½	336	....	336	,, ...	
......	....	....	....	8	14	140	....	140	,, ...	
......	....	....	35	26	108	1,068	....	1,068	,, ...	
......	....	....	10	2	16	152	....	152	,, ...	
......	....	10	35	50	156	315	....	315	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	14	140	....	140	,,	
......	....	....	....	......	16	160	....	160	,,	
......	....	....	....	......	17	171	....	171	,,	
......	....	....	....	......	50	354	135	489	,,	
......	....	....	....	......	31½	315	....	315	,,	
......	....	....	....	......	70	700	... .	700	....	Rapports incomplets.
.....	....	....	...	......	30	300	....	300	Etats Unis ...	
......	....	....	....	.....	19	190	....	190	,,	
......	....	....	....	......	700	7,000	.. ..	7,000	....	Rapports incomplets.
......	....	....	....	......	10	100	....	100	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	8	97	.. ..	97	,,	
......	....	...	....	......	12	296	....	196	,,	
......	....	....	....	......	550	4,880	....	4,880	,,	Il a été pris du doré, de l'achigan, du mulet, de la carpe et du crapet, mais les quantités n'ont pas été données.
......	....	....	....	......	....	8,065	....	8,065	,,	
......	....	....	....	......	..	....	....	....	....	Pas de rapports.
......	...	....	....	......	80	535	....	535	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	300	1,806	....	1,806	,,	
......	....	....	....	......	24	....	104	104	Canada......	
......	...	....	....	......	665	4.315	....	4,315	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	360	....	1,440	1,440	Canada.......	
......	....	....	....	......	250	....	1,000	1,000	,, ...	
......	....	.. ..	....	......	680	....	3,669	3,669	,, ...	
......	....	....	....	......	170	....	680	680	,, ...	
......	....	....	....	.....	415	....	2,520	2,520	,, ...	
......	....	....	....	......	410	....	2,125	2,125	,, ...	
......	....	....	....	......	50	....	225	225	,, ...	
......	....	....	....	......	790	....	3,564	3,564	,, ...	
......	....	....	....	......	340	....	1,584	1,584	,, ...	
......	....	....	....	......	10	....	50	50	,, ...	
......	....	....	....	......	60	....	300	300	,, ...	
......	....	....	....	.....	15	75	....	75	,, ...	
......	....	....	....	......	80	480	....	480	,, ...	
......	....	....	....	......	400	....	2,000	2,000	Canada et E.U	
......	...	....	....	.. ..	55	300	....	300	Canada.......	
......	....	....	....	......	175	1.000	....	1,000	,, ...	
......	....	....	....	......	300	1,500	....	1,500	Canada et E.U	
......	....	....	....	.... .	70	175	175	350	Canada.	
......	....	....	....	......	10	25	25	50	,, ...	
.....	....	0½	..	......	105½	1,214	....	1,214	,, ...	
......	160	20	....	....	120	520	400	920	,, ...	

DIVISIONS de pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre

	Divisions.	Nombre d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Rods de rets à mailler.	No. d'éperviers.	No. de seines.	No. de verveux.	Parcs en rets.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
			$								
Lac Huron.	Rivière aux Français	8	....	9	....	....	....	....	50	25	....
	Pointe Grondine	7	....	7½	....	....	....	....	60	30	....
	Shawanaga	18	....	18	....	....	....	....	80	40	....
	Iles Shishegwaning et Cockburn	35	....	56	....	....	....	....	288	160	....
	Baie Honora	53	....	82	....	....	....	....	315	175	....
	Ile Solitaire, Ile au Cheval	100	....	109	....	....	....	....	921	512	....
	Passe de Byng	4	....	7	....	....	....	....	48	27	....
	Iles aux Chrétiens	10	....	36½	....	....	....	....	257	143	....
	Ile au Vison	3	....	6	....	....	....	....	32	18	....
	Baie Gore	6	....	11	....	....	....	....	225	125	....
	Gros Canards et Ile Verte	30	....	145½	....	....	....	....	900	500	....
	Grand Chenal	10	....	22	....	....	....	....	257	143	....
	Baie du Portage	4	....	8	....	....	....	....	128	72	....
	Ile Yeo et Baie de la Providence	25	....	37	....	....	....	....	322	178	....
	Ile Thebo	15	....	22	....	....	....	....	193	107	....
	Baie du Sud	10	....	15	....	....	....	....	161	89	....
	Ile à l'Anse	16	....	26	....	....	....	....	289	161	....
	Passe de Colin	2	....	2	....	....	....	....	....	....	....
	Ile aux Renards	6	....	11	....	....	....	....	64	36	....
	Riv. Bustard et aux Franc:	4	....	5	....	....	....	....	32	18	....
	Killarney	14	....	11	....	....	....	....	161	89	....
	Baie de Fraser	2	....	2	....	....	....	....	32	18	....
	La Cloche	2	....	4	....	....	....	....	16	9	....
	Rivière aux Espagnols	5	....	6	....	....	....	....	64	36	....
	Ile à Jean	8	....	8	....	....	....	....	64	36	....
	Rivière du Serpent	6	....	9	....	....	....	....	96	54	....
	Moulins d'Algoma	6	....	11	....	....	....	....	96	54	....
	Rivière Thessalon	15	....	22	....	....	....	....	257	143	....
Lac Supérieur.	Rapide de Ste. Marie	6			6	....	....	....	76	....	....
	Gros Cap	3			..	....	....	....	52	....	....
	Baie de Goulais	2			..	....	....	....	....	70	....
	Ile Lizard	6			..	....	....	....	350	150	
	Rivière au Chien	7			..	2	....	...	....	62	....
	Ile Michipicoton	14			..	....	....	....	350	200	....
	Lac de l'Echo	4			..	....	....	....	....	....	....
	Ile à Pic	12	10,131	16,000	..	....	....	....	....	80	....
	Pays Plat	46			..	....	....	....	615	65	....
	Grande Shaganash	8			..	....	....	....	....	170	....
	Petite ,,	6			..	....	....	....	....	49	....
	Baie du Tonnerre	18			..	....	....	....	361	....	....
	Pointe Meuron	4			..	1	....	....	16	....	....
	Roche de Bout	6			..	....	....	....	80	....	....
	Fort William	4			..	1	....	....	154	....	....
	Totaux	1,959	127,398	116,737½	29	181	55	12	13,317	7,477	5,875

d'hommes employés, etc., dans la Province d'Ontario, 1871.—*Suite*.

Barils de ciscos.	Barils de maskinongé.	Barils de brochet et d'achigan.	Barils de doré.	Barils de poissons communs.	Nombre total de barils de poisson.	Valeur. Frais.	Valeur. Salé.	Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
						$	$	$		
......	....	....	....	......	75	....	450	450	Canada.......	
......	....	....	....	......	90	....	540	540	"	
......	....	....	....	......	120	....	720	720	"	
......	....	....	....	......	448	....	2,688	2,688	"	
......	....	....	....	......	490	....	2,940	2,940	"	
......	....	....	....	......	1,433	....	8,598	8,598	"	
......	....	....	....	......	75	....	450	450	"	
......	....	....	....	......	400	....	2,400	2,400	"	
......	....	....	....	......	50	....	300	300	"	
......	....	....	....	......	350	....	2,100	2,100	"	
......	....	....	....	......	1,400	....	8,400	8,400	"	
......	....	....	....	......	400	....	2,400	2,400	"	
......	....	....	....	......	200	....	1,200	1,200	"	
......	....	....	....	......	500	....	3,000	3,000	"	
......	....	....	....	......	300	....	1,800	1,800	"	
......	....	....	....	......	250	....	1,500	1,500	"	
......	....	....	....	......	450	....	2,700	2,700	"	
......	....	....	20	......	20	....	100	100	"	
......	....	....	....	......	100	....	600	600	"	
......	....	....	....	......	50	....	300	300	"	
......	....	....	....	......	250	....	1,500	1,500	"	
......	....	....	....	......	50	....	300	300	"	
......	....	....	....	......	25	150	....	150	"	
......	....	....	....	......	100	600	....	600	"	
......	....	....	....	......	100	....	600	600	"	
......	....	....	....	......	150	....	900	900	"	
......	....	....	....	......	150	....	900	900	"	
......	....	....	....	......	400	....	2,400	2,400	"	
......	....	....	....	......	76	....	468	468	Canada.......	
......	....	....	....	......	52	....	312	312	"	
......	....	....	....	......	70	....	280	280	"	
......	....	....	....	......	500	....	2,000	2,000	"	
......	....	....	....	......	62	....	350	350	"	
......	....	....	....	......	550	....	3,300	3,300	"	
......	....	....	160	......	160	....	840	840	Etats-Unis ...	
......	....	....	....	......	80	....	320	320	Canada.......	
......	....	....	....	......	680	3,075	355	3,430	"	
......	....	....	....	......	170	....	950	950	"	
......	....	....	....	......	49	....	205	205	"	
......	....	....	....	......	361	....	2,166	2,166	"	
......	....	....	....	......	16	....	96	96	"	
......	....	....	....	......	80	....	480	480	"	
......	....	....	....	......	154	....	924	924	"	
179½	110	295	521	785½	28,560½	88,721	96,353	193,524		

APPENDICE M.

PRECIS DES RAPPORTS DES GARDES-PECHE ET GARDIENS DES PECHERIES DE LA PROVINCE D'ONTARIO, POUR LA SAISON DE 1871.

DIVISION DE BROCKVILLE ET DE CORNWALL.

JOHN MOONRY, *garde-pêche.*
JOHN WALLACE, } *gardiens.*
HENRY HUNT, }

M. Mooney rapporte qu'il s'est pris plus de poisson que de coutume cette année, dans cette division, et que la pêche s'est aussi beaucoup améliorée sous plusieurs rapports. Ce progrès est attribué à la meilleure observation des lois de pêche.

MM. Wallace et Hunt sont particulièrement chargés de surveiller les pêches qui se tendent autour des îles Larue et Lindoe, en bas de Kingston. Presque tout le poisson qui se prend ici est consommé sur les lieux.

DIVISIONS DE NEWCASTLE ET DE COBOURG.

SAMUEL WILMOT, *officier des pêcheries.*
JAS. K. CAMERON, *garde-pêche.*

M. Wilrnot est chargé de l'établissement de pisciculture du gouvernement, à Newcastle. On trouvera à l'appendice I un rapport spécial de ses opérations.

M. Cameron, dont la surveillance s'exerce de Cobourg à Brighton, dit que la pêche a été bonne au printemps mais qu'elle a diminué pendant l'été. Le hareng paraît augmenter, mais le poisson blanc diminue. Quarante quarts seulement de poisson blanc ont été pris cette année contre 500 quarts en 1870. Cet insuccès est dû au gros vents que nous avons eus. Un pêcheur a perdu ses filets et sa barque, et a failli se noyer pour avoir voulu persister à pêcher pendant les temps orageux.

DIVISION DU COMTÉ DE PRINCE-EDOUARD.

JOHN G. HICKS, }
WM. LEWIS, }
W. A. PALEN, } *gardes-pêche.*
PETER HUFF, fils, }
JOSEPH PIERSON. }

La saison a été excellente pour les pêcheurs et ils ont très-bien réussi. La pêche du poisson blanc a produit près d'un tiers de plus que l'an dernier, et il a été pris 330 barils de truite contre 54 barils en 1870. La pêche du hareng a diminué et n'a guère été que de la moitié de celle de l'année dernière. La valeur totale du produit des pêcheries de cette division dépasse $20,000, ce qui est un quart de plus que le rendement de l'année dernière. Les avantages du système protecteur sont appréciés partout.

DIVISION DE LA BAIE DE QUINTE.

CHARLES WILKINS, *garde-pêche.*

L'année dernière, les grands vents et les mauvais temps ont beaucoup nui aux opérations des pêcheurs ; le temps a été bien plus propice cette année, et ils ont pris environ 2,457 barils de hareng, le double de l'année dernière. Toutefois la pêche du poisson blanc a été moindre qu'en 1870. On a pris aussi beaucoup de poisson commun pendant l'hiver et l'été, dont il a été exporté aux Etats-Unis pour une valeur de $1,000, et au-delà. Les passes migratoires, qui étaient en voie de construction en 1870 sur les rivières Moira et au Saumon, sont presque toutes terminées. Les lacs du comté de Hastings, dans lesquels il a été pris beaucoup de poisson qui est envoyé secrètement sur les marchés des Etats-Unis où il obtient un prix élevé, ont été visités par M. Wilkins, et l'on est à prendre les moyens de réfréner les pratiques destructives au moyen desquelles ce trafic se maintient.

ILES WOLFE ET AMHERST.

P. KIEL, *garde-pêche.*

Plusieurs anciens pêcheurs, en conséquence de la destruction de leurs rêts et engins par les tempêtes de l'automne dernier, n'ont pu reprendre l'exercice de leur industrie, et en somme, le résultat des opérations dans cette division n'a pas atteint la moitié du chiffre de l'année dernière. En se reportant à l'appendice K, on verra qu'il n'a été pris que 767 barils de poisson dans la circonscription de M. Kiel, tandis qu'en 1870 il en fut pris 1,757 barils. Le rendement, l'année dernière, avait une valeur de $13,000 et il n'est évalué qu'à $7,000 cette année. Le bas prix du marché a milité fortement contre le pêcheur. Le poisson blanc non plus n'est pas entré dans les baies et les passes des îles, et n'a pas donné sur la côte de cette division, cette automne, de sorte qu'on en a très-peu pris. Pendant l'été, il était abondant aux alentours des îles aux Canards, et la pêche a été assez bonne là pour qu'un marchand de poisson ait exporté 60,000 pièces sur les marchés américains, dans le cours des trois mois qui ont précédé le 1er septembre. Comme la truite saumonée a des habitudes solitaires, elle ne se prend en quantité que dans le mois d'octobre. M. Kiel a fait plusieurs fois la tournée des pêcheries de sa division, et il fait rapport que la loi est bien observée et les avantages de la protection généralement compris.

DIVISION D'ERIÉ, DE NIAGARA ET PARTIE DU LAC ONTARIO

J. W. KERR, *garde-pêche.*

Cette grande et importante division s'étend du havre de Whitby, sur le lac Ontario, à la Longue Pointe sur le lac Erié, distance de plus de 2[illegible]0 milles de rivage sur ces lacs. Pour plus de clarte, les tableaux qui indiquent le rendement des pêcheries dans cette division ont été subdivisés en cinq circonscriptions :—

1ère circonscription,	du havre de Whitby	à Bronte ;	
2e	"	de Bronte	à Port Dalhousie ;
3e	"	de Port Dalhousie	à Queenstown ;
4e	"	de Queenstown	à Port Ryerse ;
5e	"	de Port Ryerse	à Longue Pointe.

Le garde-pêche fait le rapport suivant sur l'état des pêcheries de cette division :—

La première circonscription, du havre de Whitby au village de Bronte, sur le lac Ontario, renferme les rivières à saumon suivantes :—la Lynn ou Lyon, la Duffin, la Highland, la rivière des Douze-Milles, la rivière Rouge et la rivière Crédit, (toutes réservées en 1870 pour la propagation naturelle et artificielle) et la rivière Humber. Dans la dernière partie d'octobre et au commencement de novembre, la rivière Duffin a été fréquentée par une centaine de saumons. Les frayères dans cette rivière sont au nombre de vingt-et-une, et à deux reprises, des œufs y ont été recueillis et fécondés d'après le procédé de M. Wilmot, chargé de l'établissement de pisciculture de Newcastle, où ces œufs sont déposés dans des boîtes à éclosion. J'ai appris que trois saumons avaient été capturés dans les eaux de la Duffin, et cet exploit mal avisé n'a réussi que grâce à la négligence grossière du gardien. Je suis très-obligé à M. Moses Smith, propriétaire de moulin, pour m'avoir aidé à protéger ce cours d'eau en octobre et en novembre.

Le gardien a vu quelques saumons dans la rivière Lynd où il y a aussi de bonnes frayères.

La rivière Rouge a six frayères ; mais le gardien chargé de la surveiller n'y a point vu de poissons. Je dois offrir mes remerciements à MM. W. Cowan et R. W. Crew, pour leurs bons offices.

Le saumon s'est à peine montré dans la Highland. Une grosse femelle, du poids de vingt livres et pleine de frai, a été trouvée morte au pied de la chute. Elle a dû être écrasée entre des billots.

Quelques saumons ont été vus par les gardiens dans les rivières Crédit et des Douze Milles.

Ces faits prouvent, à mon avis, d'une manière concluante que le saumon fréquente encore les eaux d'Ontario, et nous pouvons raisonnablement compter que, dans peu d'années, si les expériences piscicoles de Newcastle se continuent avec autant de succès qu'elles en ont eu jusqu'ici, ce poisson redeviendra aussi abondant qu'il l'a été autrefois.

J'ai commencé, pendant la saison dernière, à faire exécuter les dispositions de la loi des pêcheries relatives aux sciures de bois et déchets de moulins, sur les branches supérieures de la rivière Crédit. J'ai été efficacement secondé dans cette entreprise par M. Higgins que j'ai engagé comme gardien pour la protection des étangs et petits lacs intérieurs de l'endroit, fréquentés par la truite de rivière. Cette surveillance était devenue absolument nécessaire à cause de la destruction insensée de ce poisson si délicat à laquelle on se livrait pendant la saison de clôture, en pratiquant des trous dans la glace. Les avertissements imprimés sur la saison de clôture de la pêche des truites de rivière que m'a envoyés le département ont été répandus l'automne dernier dans ces localités et ont été suivis d'un bon effet. Il a été pris dans les eaux supérieures de la rivière Crédit, pendant la saison, le poids d'environ 2,500 lbs. de truite ; la livre vaut environ trente cents ; soit douze barils et demi à $60,—faisant $750.

La pêche du hareng a bien réussi entre le havre de Whitby et Queenstown, sur la rivière Niagara, pendant l'automne. Le poisson était de qualité supérieure et en plus grande quantité qu'à l'ordinaire. Les mailles des rets employés à cette pêche ont été, il y a deux ans, un peu agrandies, avec l'autorisation du département, et cela a pu contribuer au résultat que je signale.

La seinage du poisson blanc à Niagara, l'automne dernier, a complètement manqué, la migration étant presque terminée lorsque le seinage a commencé. Ce changement dans les habitudes de ce poisson doit être attribué à la précocité du printemps et à la maturité hâtive des plantes dont il se nourrit. Ces plantes, entraînées par le courant de la rivière plus avant que de coutume dans le lac et dans les eaux où se tenait le poisson, l'ont détourné de gagner la rivière et les places à seiner, comme il avait coutume de le faire. M. Thomas Elliot, locataire du droit de pêche à Niagara, a cependant été plus heureux dans sa pêche d'automne. Je lui avais demandé de me procurer du frai ; mais le poisson qu'il a pris jusqu'à la saison de

clôture, 20 novembre, avait tout frayé. Les mauvais temps ont commencé, et le poisson blanc est aussitôt disparu de la rivière pour se retirer dans les eaux profondes, ce qu'il fait invariablement dans les temps orageux. M. Elliot, ayant continué à seiner le hareng, n'a plus pris ensuite de poissons blancs, sice n'est quelques-uns mêlés par ci par là au hareng.

La pêche du poisson blanc au moyen de rets à mailler, quoique assez fructueuse en certains endroits, a été loin d'être ce qu'elle promettait au commencement de la saison ; les vents ont été cause de cet insuccès relatif. Ainsi, quand le vent souffle fort de l'ouest, on ne prend point de poisson à l'embouchure de la rivière Niagara et il n'est pas même prudent d'y tendre ses rets. Nos pêcheurs de Niagara exploitent aussi passablement les eaux américaines avec des rets à mailler. Tout le poisson qu'ils prennent est invariablement apporté à Niagara. Au Fort Erié, la construction du pont international a be ucoup nui à la pêche, qui a notablement diminué depuis deux ans. Toutefois, au vieux Fort, il se fait à la ligne une pêche considérable de doré pendant l'hiver et d'éturgeon à une saison plus avancée. Ces poissons s'expédient en grande partie à Buffalo.

La pêche des espèces communes à Dunville et à Port Maitland n'a pas été aussi bonne que l'année dernière, ce qui a dépendu de la baisse des eaux de la Grande Rivière.

La capture du poisson blanc au moyen de rets à mailler dans le lac Erié n'a pas été tout-à-fait aussi bonne cet automne que l'automne dernier, à cause des gros vents qui ont chassé le poisson dans les profondeurs. J'ai été obligé d'appliquer la loi à plusieurs pêcheurs à la Pointe aux Dindes, à la Longue Pointe et au Gros Ruisseau, sur le lac Erié, en avril dernier, pour avoir pêché du doré pendant la saison de clôture. Plusieurs personnes m'ont en cette occasion prêté un concours très-utile. Les détails relatifs au reste de ma division entre la Longue Pointe et le Port Talbot, sur le lac Erié, se trouvent compris dans les statistiques qui accompagnent ce rapport.

La valeur totale du poisson pris dans cette division, la saison dernière, est de $3,655 environ de moins que l'année dernière. Cette diminution vient exclusivement des temps venteux et orageux que nous avons eus, car, depuis plusieurs années, le poisson n'a été vu ni plus beau ni plus abondant.

La pêche du scisco a pris un grand développement depuis sept ans ; quelques années avant cette époque, ce poisson était inconnu dans le lac Ontario.

Par rapport à la Baie de Burlington et aux rivières à saumon que j'ai mentionnées plus haut, je recommande que certaines étendues soient délimitées et reservées pour la pêche du brochet avec rets à mailler pendant un mois, le printemps. Outre que cela serait pour les pêcheurs du lac Ontario une faveur qu'ils ne manqueront point d'apprécier, une forte diminution de cette espèce de poisson est à désirer, en vue de l'ensemencement des rivières du Lac Ontario et de la Baie de Burlington avec des alevins de saumon provenant de l'établissement de pisciculture de Newcastle. Il me faudra cette année environ 200,000 alevins de saumon pour rempoissonner les rivières qui se déchargent dans le lac Ontario, et je compte pouvoir me procurer cet alevinage à l'établissement du gouvernement. La rivière Crédit est maintenant libre de sciures de bois. Le lac Shaw et d'autres petits lacs dans le township de Caledon me fourniront, au temps convenable, la truite nécessaire au repeuplement des rivières et ruisseaux d'eau de sources du district d'Ottawa. Ce poisson savoureux se trouve ici en abondanee et il est protégé avec soin.

Il y a actuellement dans ma division quatre établissements de reproduction artificielle pour la truite de rivière : l'un à Galt, l'un à Hillsburgh et deux près du village de Hillsburgh. L'établissement de M. Lacey, à Hillsburgh, contient 8000 truites, à part les œufs et les alevins. MM. Willis et Hull, près du village d'Erin, ont chacun une petite piscifacture, dont l'empoissonnement réuni est d'environ 5,000 individus. La piscifacture de Galt, qui appartient à MM. Brown, Burnett et Allan, a environ 1000 individus reproducteurs ainsi que plusieurs milliers de jeunes truitons éclos depuis deux ans. Qu'il me soit permis de recommander respectueusement au gouvernement d'accorder quelque encouragement aux éleveurs de poisson, afin que le frai et les alevins deviennent sur nos marchés une marchandise comme le

sont aujourd'hui les œufs et les poulets. Les recherches scientifiques et l'étude de cette branche d'industrie vaincront les obstacles qui se présentent aujourd'hui à son avancement et à son succès.

Je suis heureux de pouvoir dire, en terminant, que les pêcheurs de mon district paraissent être plus prospères et que le poisson est plus abondant qu'il y a sept ans, lorsque j'ai été chargé de la surveillance de cette division. La loi étant mieux connue et partant mieux appréciée, on s'y conforme plus volontiers et plus régulièrement.

DIVISION DE LA RIVIERE DÉTROIT ET DU LAC ERIE.

P. Marentette, *garde-pêche.*

L'année a été très-favorable pour les pêcheurs de cette division, la pêche du poisson blanc ayant, somme toute, dépassé le rendement de l'année dernière. Le produit des licences pendant la saison s'est élevé à plus de $1,000. La loi est généralement observée.

DIVISION DE SYDENHAM,

F. McRae, *garde-pêche.*

Les statistiques de la pêche de cette division se trouvent à l'Appendice L. L'agent a donné des licences pour faire la pêche dans les rivières St. Clair et Sydenham, et a veillé à éloigner les pêcheurs étrangers des eaux canadiennes. Il a aussi notifié les propriétaires de moulins sur la Sydenham d'avoir à garnir leurs barrages de passes migratoires suffisantes. La loi a été exécutée et les pêcheries de cette division se sont améliorées.

DIVISION DU LAC ET DE LA RIVIERE ST. CLAIR.

S. A. Macvicar, *garde-pêche.*

Il n'a pas été reçu de rapport de cet agent en 1870 ni en 1871.

DIVISION DE SAUGEEN.

John Eastwood, *garde-pêche.*

La pêche sur la partie de la côte du lac Huron de Goderich au cap Hurd a grandement manqué cette année, plusieurs pêcheurs ayant à peine fait leurs frais, sans compter les pertes que leur font éprouver les dommages causés à leurs filets par les gros vents continuels qui ont rendu la pêche improductive. Il n'a été pris que 4,500 barils de poisson cette saison, ce qui fait une diminution de 1,000 barils sur le rendement de 1870. La différence en moins dans la valeur des produits de la pêche s'élève à la somme importante de $15,000.

DIVISION DE LA PÉNINSULE INDIENNE.

GEORGE S. MILLER, *garde-pêche.*

Cette agent s'exprime ainsi ; " Les pêcheurs se plaignent que la pêche de cette saison a " été l'une des plus mauvaises qu'ils aient faite depuis longtemps ; cela a dépendu en partie de " l'automne orageuse que nous avons eue en 1870. Nombre de pêcheurs ont perdu leurs " rets, et les poissons morts dont ces rets étaient chargés ont éloigné le poisson blanc de ses " frayères. Il n'a été pris que 1,205 barils de poisson blanc avec environ 90,000 verges de " rets à mailler. Un homme s'est noyé dans un coup de vent.

DIVISION DU LAC HURON ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

WILLIAM PLUMMER, *garde-pêche.*

Les opérations de la saison ont été très-heureuses, l'augmentation de la capture pour toutes les espèces ayant été de 1,600 barils, et le produit de $10,000 en plus sur le rendement de l'année dernière. Les licences dans cette division ont rapporté $450.

DIVISION DU LAC SUPÉRIEUR.

JOSEPH WILSON, *garde-pêche.*

Cet agent a tramis le rapport suivant : " J'ai visité toutes les stations une fois dans l'année, et, quand la chose a été nécessaire, j'ai fait plusieurs visites à certaines stations. Il n'a été porté devant moi aucun cas d'infraction aux lois de pêche. J'ai donné vingt trois licences pour la saison, huit de moins que l'année dernière. Un bon exemple a été donné par M. Griffiths, sur l'île Michipicoton, ainsi que par MM. Sherman et Roussain, sur l'île Lizard, qui ont fait construire des bâtisses à demeure. La pêcherie de l'île Lizard est la mieux arrangée de ma division. M. Griffiths fait hiverner ses hommes sur l'île, et ils pourront de la sorte profiter des derniers jours de la saison d'automne et des commencements de la saison de printemps. Les pêcheurs ont l'habitude de laisser leurs rets dans l'eau trois ou quatre jours sans les lever ; au bout de ce temps (surtout en été) beaucoup de poissons commencent à se gâter ; on les jette à l'eau quand on ne les sale pas avec ceux qui sont sains. Dans ce dernier cas, tout le baril se gâte. Les pêcheurs n'y prennent pas garde parce qu'ils pêchent tous à l'entreprise, les locataires des places fournissant les barils et le sel. Pour faire disparaître cette pratique dommageable, il faudrait passer un règlement qui défendît de laisser les rets dans l'eau plus de deux jours sans les lever, excepté dans le cas de gros temps. Le poisson blanc aux rapides de la rivière Ste. Marie diminue d'année en année, tandis que sur le côté américain, il continue d'être en aussi grand nombre qu'auparavant. Cela est étrange, vû que du côté américain les breuilles sont jetées à la rivière et qu'elles ne le sont pas du côté canadien. Les sauvages prétendent que le poisson va du côté américain pour s'y nourrir de breuilles. Je n'ai aucune preuve de cela. Au contraire, je suis convaincu par ma propre observation que le poisson blanc fait sa pâture d'un petit poisson à écailles, mais pendant la frayaison il mange son propre frai. La saison de clôture pour la pêche de la truite de rivière a été prolongée jusqu'au premier mai, et cette mesure a de bons résultats par ici. Le rendement de cette année, comparé à celui de 1870, accuse une diminution de 600 barils de poisson blanc et de plus de 2,000 barils de truite.

DIVISIONS DE SIMCOE ET DE PETERBORO.

ALEX: MCKENZIE,
WM. H. SHIPMAN,
JAMES BIRD, } *gardes-pêche.*

Un certain nombre de pêcheurs ont laissé la pêche de côté pour aller travailler sur le chemin de fer. Sans cette circonstance, à en juger par le succès de ceux qui sont restés fidèles à leur ancien métier, la capture aurait de beaucoup excédé celle de l'an dernier. Le braconnage de rivière, qui était exercé depuis des années, a été efficacement réprimé par l'activité du garde-pêche, M. McKenzie. Il y a eu plusieurs condamnations pour infraction des lois de pêche ; les délinquants ont été punis d'amendes. Le rendement des lacs Scugog, à l'Eturgeon et aux Sapins, qui consiste principalement en maskinongé et en achigan, a été d'environ $1,000. M. Bird, chargé de la surveillance des lacs du comté de Peterboro, constate que ces pêcheries prennent une importance croissante ; la pêche a été plus productive qu'en 1870.

APPENDICE N.

RAPPORT DE W. H. VENNING, ECR. INSPECTEUR DES PÊCHERIES DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

A l'Honorable P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—En vous présentant mon rapport annuel sur les pêcheries de la Nouvelle Ecosse et du Nouveau-Brunswick pour l'année 1871, je suis heureux de pouvoir dire que les rapports des gardes-pêche locaux de ces deux provinces continuent à constater une amélioration constante dans cette branche importante de notre industrie.

Lors de l'organisation de votre département en 1868, les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse étaient dans la détresse, souffrant de l'insuccès presque complet de la pêche pendant l'été et l'automne de cette année, et l'on fut obligé de faire des souscriptions dans presque toutes les parties du pays pour soulager leur misère.

Dans le cours de l'été de 1869, la nouvelle loi des pêcheries fut mise en vigueur pour la première fois, et depuis ce temps, ni les privations ni les misères ne se sont fait sentir parmi la classe intrépide et industrieuse qui vit de la pêche ; on a remarqué une augmentation régulière dans les produits, et, l'an dernier, ils ont atteint la jolie somme de $5,103,000.

Cette augmentation qui a été encore plus sensible dans la Nouvelle-Ecosse que dans la province voisine est due sans doute au retour des diverses espèces de poissons de mer après l'ouverture des rivières aux poissons migrateurs qui, à cause des chaussées de moulin dé pourvues d'échelles à poisson, n'avaient pu pendant nombre d'années se rendre sur les frayères et s'y propager.

Les poissons de mer n'avaient plus, par suite, pour se nourrir ces myriades de petits poissons qui les attirent dans les baies et les enfoncements de nos côtes.

L'esprit hostile qui se manifesta d'abord si généralement contre la nouvelle loi et qui rendit l'accomplissement des devoirs de garde-pêche si ardu et si désagréable a presque complètement disparu, et ne se voit plus que dans quelques rares localités où la population n'est pas assez éclairée pour pouvoir apprécier à leur juste valeur les bienfaits de la protection que la loi lui donne. Dans presque tous les comtés de chaque province, les habitants, de même que les pêcheurs, commencent à s'apercevoir que la loi a été faite pour leur avantage, et à se féliciter de ses excellents résultats. Un tel état de choses aide beaucoup nos officiers à remplir leurs devoirs avec efficacité, et nous avons tout lieu d'espérer que nos pêcheries deviendront avant longtemps une très-grande, sinon la première ressource du pays.

Dans le *Comté de Ristigouche*, la pêche n'a pas été aussi bonne que l'an dernier, ce qu'il faut attribuer à la grande crue des eaux et à un printemps tardif. Les gardes-pêche font rapport que le nombre des poissons qui ont remonté les rivières est plus grand qu'à l'ordinaire mais que, pour les causes ci-dessus, les pêcheurs n'ont pu en profiter. Les pêches de la morue, du maquereau et du hareng n'ont pas été aussi exploitées que les années dernières, car un grand nombre de ceux qui avaient coutume de s'y livrer ont trouvé un emploi plus lucratif en travaillant au chemin de fer Intercolonial qui cotoie ce comté, ayant été alléchés par les gages élevés et l'ouvrage continuel qu'on leur offrait. Ceci explique la faiblesse du rendement dans cette division. Les pêcheurs à la mouche sur la rivière Ristigouche et ses tributaires ont été très-heureux cet été, pour ce qui est du nombre comme de la grosseur des poissons capturés. Leurs baux expirent à la fin de l'année. Il est fort à désirer qu'en passant de nouveaux baux on s'assure pour locataires de personnes désireuses de protéger efficacement le poisson. Quoique l'augmentation des loyers soit une chose bonne en elle-même, elle est d'une importance tout-à-fait secondaire si on la compare à la protection dont les amateurs couvrent nos rivières à saumon quand ils veulent réellement s'en donner la peine et en faire les frais. La pêche

aux rets du côté du Nouveau-Brunswick est excessive, au prix de ce qu'elle est du côté de Québec ; il serait à désirer qu'elle fût réduite aussitôt qu'on pourra le faire, et dans ce but je recommanderais qu'on défendît la tenture des rets autour des îles, îlots et bas-fonds, là où la marée cesse de se faire sentir.

" Les mêmes causes ont produit les mêmes effets dans le *Comté de Gloucester ;* la pêche des poissons de mer a été relativement peu considérable ; mais le garde-pêche Savoy ajoute dans son rapport :—" Je suis heureux de pouvoir dire que la pêche de nos rivières a été fructueuse, un peu supérieure même à la moyenne des années passées.

La pêche du gaspareau a été bonne ; celle de la truite s'améliore tous les jours. La rivière Tracadie est très-fréquentée par les amateurs, et, avec le soin qu'on met à la protéger, promet de devenir avant peu aussi renommée que la fameuse Tabusintac, ou toute autre rivière de la province. La pêche du saumon a été moyenne. Je ne puis donner un aussi bon rapport des pêches de mer ; celle de la morue a été plus que médiocre, et la pêche du hareng a manqué presque totalement par suite du gros temps sur la côte dans les mois d'août et de septembre. Heureusement que la perte de vies a été petite comparée à celle d'autres saisons orageuses, ce que nos pêcheurs attribuent aux phares placés à l'entrée des rivières Escuménac et Miramichi par le département de la marine. Des balises à feu au grand goulet de Tracadie seraient extrêmement utiles aux pêcheurs sur les bancs entre Miscou et Néguac, et leur permettraient d'y rester plus longtemps et d'y prendre plus de poisson. A l'heure qu'il est, à la moindre apparence de tempête, il leur faut courir chercher un abri et en plein jour; souvent ces alarmes n'ont pas d'autre cause qu'une forte brise du large ; mais elles leur occasionnent une grande perte de temps. Le port le plus sûr entre Miscou et Miramichi est le goulet de Tracadie ; avec des balises à feu on pourrait y entrer en toute sûreté de nuit comme de jour."

Le garde-pêche Hickson fait rapport qu'il ne s'est pas pris autant de saumons que de coutume dans la rivière Nipisiguit. " Vu le grand nombre d'hommes employés en cet endroit à tirer de la pierre des carrières pour les ponts du chemin de fer, les braconniers y trouvent toujours à se défaire de leurs poissons, ce qui rend la protection de la rivière fort difficile. Pour cette raison, la division No. 1 n'a valu rien pour la pêche à la mouche. Plusieurs Sauvages furent condamnés à l'amende pour avoir dardé des saumons, mais ils disparurent. La passe à saumon de la rivière Tête-à-Gauche n'a été ouverte que tard dans la saison, lorsque les pluies avaient grossi ce cours d'eau ; aussi un grand nombre de poissons ont-ils pu monter heureusement. La somme d'argent mise à ma disposition est tout à fait insuffisante pour que je puisse protéger ce cours d'eau d'une manière efficace.

Les pêches des côtes et de la mer n'ont pas été si fructueuses que de coutume. Les gages élevés donnés aux hommes et pour les chevaux travaillant au chemin de fer, ont été cause que plusieurs personnes se sont engagées et n'ont pas pêché ; et pour la même raison les dépenses de la protection des pêcheries de la côte et des rivières ont grandement dépassé celles des années dernières, et l'allocation faite pour cet objet."

Dans le *Comté de Northumberland,* les gardes-pêche font rapport que la pêche en général a été peu productive, et attribuent cet insuccès à un printemps défavorable. La pêche du hareng a été moins considérable qu'auparavant. Le garde-pêche Perley est d'opinion que le mauvais succès de la pêche du saumon est dû au trop grand nombre de rets qui se tendent dans l'estuaire et qui empêchent le poisson d'y entrer. La pêche du gaspareau a été médiocre, mais M. Perley est néanmoins d'opinion que ce poisson, ainsi que le bar, devient plus commun ; la pêche de l'alose a entièrement manqué depuis plusieurs années. Le garde-pêche Hogan fait un rapport semblable ; mais il ajoute que nombre de saumons ont pénétré dans la rivière pour y frayer, après le temps de la pêche aux rets. Il constate aussi une augmentation dans la pêche du bar. On expédie une grande quantité de ces poissons gelés aux Etats-Unis, où l'on en obtient un bon prix. Le garde-pêche Parker dit qu'un grand nombre de saumons ont monté dans la branche sud-ouest de la rivière Miramichi, après l'enlèvement des rets tendus à l'embouchure. Le garde-pêche Cameron dit n'avoir jamais vu, pendant ces dix dernières années, autant de saumons qu'il en a remarqué dans la rivière, au-dessus de Boiestown, et il ajoute qu'il s'est fait peu de braconnage dans sa division comparativement aux années passées. Je prendrai la liberté de signaler de nouveau la

nécessité de faire quelque règlement pour l'île du Portage ; le trop grand nombre de rets qui se tendent à l'embouchure étant indubitablement la cause de la dimunition de la pêche dans les deux branches de cet important cours d'eau.

Dans le *Comté de Kent*, les statistisques indiquent un accroissement considérable, quoique beaucoup de personnes, qui autrefois faisaient la pêche pour vivre, aient trouvé pendant la saison dernière un emploi plus remunératif en travaillant au chemin de fer. Le garde-pêche Sutherland fait rapport que la pêche du gaspareau a été abondante et bien supérieure à celle des années précédentes. Il s'est fait un grand trafic de truites et d'éperlans, que l'on expédie gelés aux Etats-Unis. On a commencé à exploiter une industrie nouvelle pour ce comté et qui promet de donner de jolis bénéfices : je veux parler de la mise en boîtes du homard. Deux établissements ont préparé de grandes quantités de cette conserve et l'on se propose d'en établir deux autres, ce qui aura pour effet d'augmenter considérablement les affaires dans ce comté. Ce crustacé abonde, et sa pêche est facile. Le garde-pêche Cormier fait rapport que la pêche du saumon a considérablement augmenté. Il dit que, suivant les meilleures informations, l'augmentation est d'environ un quart sur le produit de l'année dernière ; et que les pêcheurs reçurent environ dix cents de plus par saumon. La même amélioration s'est fait remarquer dans la quantité aussi bien que dans la qualité de la morue ; mais la pêche du hareng n'a pas été si bonne que l'année précédente. Le maquereau a été plus abondant et plus gros qu'à l'ordinaire. Les huîtrières ont prospéré depuis la mise en vigueur de la prohibition ; mais, pour faire revivre cette pêche, il faudra introduire ici le système adopté dans les autres pays.

Dans le *Comté de Westmoreland*, depuis la destruction presque totale des précieuses huîtrières du havre de Shédiac, la principale pêche a été celle de l'alose, dans l'entrée de la baie de Fundy, et dans la baie de Dorchester, à l'embouchure des rivières Memramcook et Petitcodiac. Les gardes-pêches rapportent que cette pêche a été médiocre. Le poisson augmente en grosseur et en qualité depuis qu'on applique le règlement qui exige que les rets aient des mailles de quatre pouces et demi. Une ancienne chaussée complètement inutile, située près de l'embouchure de la rivière Shédiac, en avait complètement fermé l'entrée, ainsi que celle de ses tributaires, pendant nombre d'années, au saumon, au gaspareau, à la truite, à l'éperlan, et à la petite morue ; mais l'ouverture d'un passage dans ce barrage a eu pour effet de permettre à ces poissons de remonter la rivière et ses affluents, et l'on a tout espoir que ce cours d'eau deviendra sous peu d'une valeur considérable pour la population éparse sur ses bords. Les saumons n'augmentent en nombre que fort lentement dans la rivière Petitcodiac et ses tributaires, et je regrette que la mesure dont j'anticipais de si favorables résultats, c'est-à-dire la réserve de ce cours d'eau pour la reproduction naturelle du poisson, n'ait pas mieux réussi. La population établie le long de cette rivière ne me semble pas apprécier à sa juste valeur l'importance de repeupler cette rivière, qui est la seule du haut de la baie de Fundy où le saumon se rende pour frayer ; car j'ai raison de croire que, malgré les efforts de nos officiers, elle a été sans cesse pillée par les braconniers, et je perds presque l'espoir de la voir se repeupler. On ne saurait trop regretter un tel manque d'intelligence, une telle indifférence pour leurs propres intérêts, et une violation aussi constante de la loi de la part des colons des bords de cette rivière.

La pêche dans le *Comté d'Albert* a été bonne ; les états de rendement sont bien au-dessus de ceux de l'année dernière. Le garde-pêche Alcorn m'informe que la pêche de la saison dernière a été heureuse ; la pêche aux rets a dépassé la moyenne, tant pour la quantité que pour la qualité. Les saumons augmentent en nombre dans le lac Germantown, et les gaspareaux y deviennent plus communs depuis l'enlèvement de la pêche en fascines placée à l'embouchure du cours d'eau qui lui sert de décharge. Les saumons qu'on y a pris étaient fort gros et pesaient de vingt-cinq à trente livres. Les grandes pluies de l'automne ont protégé la rivière ; les eaux ont été trop hautes pour permettre aux braconniers d'y pêcher ; et dans les mois d'octobre et novembre, le poisson était rendu sur les frayères. On a bâti une excellente passe-migratoire sur la chaussée du moulin de la rivière de la Pointe Wolf ; on a vu des saumons au-dessus de cet endroit dans le mois d'octobre, et il y a tout lieu d'espérer que ce beau cours d'eau se repeuplera. Le propriétaire du moulin M. Vernon, porte un grand intérêt à la chose, et il a promis d'aider à la protection du poisson. La rivière au saumon supérieure s'améliore un peu

mais les facilités qu'elle offre au braconnage retardent ses progrès. La nomination de M. Cormier, comme gardien des pêcheries, et l'ordre qu'il a reçu d'empêcher que les pêcheurs ne jettent les breuilles sur les fonds fréquentés par l'alose, ont déjà eu les meilleures résultats. La seule difficulté sérieuse qui retarde le développement des pêcheries de ce comté est la destruction de la jeune alose par les claies. J'ai déjà exprimé mon opinion à ce sujet dans des rapports précédents, et c'est au département de l'approuver ou de la rejeter.

Dans le *Comté de Victoria*, les principales rivières ont été réservées pour la reproduction naturelle du poisson, et la pêche y a été défendue pendant les trois dernières années. La garde-pêche McClusky m'écrit : Pour rendre compte de la condition des rivières de me division, je n'ai aucun moyen de connaître l'augmentation du peuplement du saumon pendant la saison dernière, puisque toutes les rivières que cette espèce fréquente sont réservées pour la reproduction naturelle ; il ne s'y est donc pas fait de pêche, excepté dans la rivière St. Jean proprement dite, et je ne sache pas qu'elle soit louée. Dans le cours de l'été, j'ai visité les principales rivières de ma division, entre autres la Tobique, qui est une des meilleures rivières à saumon de la province, et qui, avec un peu de soin et d'attention, deviendra sous peu la mieux repeuplée. D'après toutes les informations que j'ai pu obtenir des habitants, et d'après mes propres observations, je suis d'avis que l'espèce augmente vite. L'alevin m'a paru très-abondant, mais le doré en détruit beaucoup. On s'est aperçu de l'apparition de ce dernier poisson dans la Tobique en 1868 ; il y a probablement été attiré par la nourriture friande que lui offre l'alevin de saumon. Avant la mise en réserve de cette rivière, l'alevin était relativement rare, et n'attirait pas le doré. Les hautes eaux de l'été dernier furent très-favorables au saumon et lui permirent de se rendre sur les frayères en toute sûreté. Vous savez sans doute, par mes communications précédentes, qu'il y a encore un grand esprit d'opposition à la loi chez certains habitants de la Tobique, et en général un grand désir de l'éluder; mais j'espère pouvoir sous peu les amener à la raison. Je vous ai déjà dit qu'un banc près de l'embouchure de la rivière au Saumon, qui était autrefois très-fréquentée par le saumon, en obstrue tellement l'entrée que fort peu de poissons peuvent y passer pour se rendre aux frayères. On m'a conseillé d'y pratiquer un canal ; mais les ordres du département défendent positivement de faire aucune dépense sans en avoir au préalable obtenu l'autorisation; je n'en ai donc rien fait. L'ouverture d'un passage comme celui dont je viens de parler, coûterait de $50 à $60, et si cette dépense est autorisée, je suis persuadé que ce sera de l'argent bien employé. La rivière Aroostook n'a qu'une petite portion de son cours sur le territoire de cette province ; à la distance de quelques milles, elle entre dans l'Etat de Maine; par conséquent, le poisson, en passant au delà de la ligne frontière, sort de notre juridiction, et il me semble inutile de faire des frais pour le protéger quand les étrangers le détruisent aussitôt qu'il est rendu chez eux. Je recommenderais de louer les quelques milles de cette rivière qui se trouvent en deçà des lignes, afin que le poisson pût être protégé jusque-là."

Le garde-pêche Harrison écrit du *Comté de Carleton :* "J'ai le plaisir de pouvoir dire que les lois de pêche ont été généralement respectées, quoique les pêcheurs aient eu peu de succès la saison dernière, par suite de la grande quantité de bois et de troncs d'arbres qui descendirent dans la rivière pendant le meilleur temps de la pêche et qui les empêchèrent de tendre leurs rets. La pêche du saumon et de l'alose n'a donc pas été aussi bonne que les années précédentes, mais le poisson était très-gros, et j'ai vu un saumon qui pesait quarante-sept livres. Le poisson monta en belles troupes en septembre et put se rendre aux frayères sans obstacle. Les habitants de la rivière à l'Anguille y ont introduit le doré, qui détruit tous les autres poissons. Ce poisson est rendu dans la rivière principale, et commettra, je le crains beaucoup, de grands ravages parmi l'alevin de saumon. Il n'a pas encore paru dans la partie supérieure de la rivière à l'Anguille, ni dans ses trois lacs, et j'espère qu'il n'ira pas, car il y a là de beaux poissons, ainsi que dans le lac Skiff. Je n'ai pas été dans la nécessité de saisir de rets, pour cause de tenture illégale, ni d'imposer d'amende pour violation des règlements ; tout le monde m'a paru disposé à se soumettre à la loi."

Les causes qui ont porté atteinte aux pêches dans le comté de Carleton, ont produit, mais plus en petit, les mêmes effets dans *le comté d'York.* Le garde pêche Macpherson fait le rapport suivant : "J'ai beaucoup voyagé dans ma division, et après m'être enquis et avoir

observé, je suis convaincu que le saumon a considérablement augmenté en nombre ces deux dernières années ; et je suis certain que si l'on donne à cette branche des pêcheries tout le soin qu'elle mérite, et si les présentes passes à saumon sont tenues en bon ordre, cette amélioration ne pourra qu'aller en augmentant. Le poisson reviendra avant peu en troupes nombreuses dans les cours d'eau qu'il avait l'habitude de fréquenter. La sciure de bois et les déchets des moulins sont les seuls obstacles qui s'opposent à cette amélioration."

Le garde pêche Hoben constate une grande amélioration dans les *comtés de Sunbury et de la Reine*.—" Il ajoute qu'après avoir visité les principaux endroits où se fait la pêche au saumon, il s'est convaincu que la loi était généralement bien observée, et il n'a eu connaissance d'aucune infraction. " Il paraît, d'après les informations reçues des pêcheurs, que la pêche du saumon a été un peu au-dessus de la moyenne ; il y a eu augmentation dans plusieurs endroits, mais il est assez difficile de se procurer des statistiques. La pêche du gaspareau a été bonne, mais celle de l'alose moindre que l'année dernière. Il faut une passe-migratoire sur la chaussée du moulin de la branche nord de la rivière Oromocto, et il est à espérer qu'elle sera construite avant la fin de la saison prochaine. Comme on l'a déjà fait observer dans un rapport précédent, le besoin d'un gardien de pêche se fait grandement sentir sur ce cours d'eau."

Dans le *comté du Roi*, où les principales rivières, avec leurs tributaires, sont réservées pour la propagation naturelle du poisson, les gardes-pêche rapportent que le nombre des saumons y a augmenté ; et ils sont fortement d'avis que cette mesure aura un succès complet. Les violations de la loi ont été rares, et encore ont-elles été commises par des Sauvages, qu'on a relâchés sur promesse de se mieux comporter à l'avenir. Le garde-pêche Goslin dit dans son rapport : " je regrette que la somme dont je puis disposer ne m'ait pas permis de protéger nos rivières d'une manière plus efficace. Mes dépenses de voyage ont été limitées par une circulaire du département, et ma surveillance n'a pu être aussi active et aussi parfaite que je l'eusse désiré. Dans le cours de mes visites, j'ai remarqué que les rivières étaient plus nettes, et bien que quelques moulins laissent encore tomber à la dérobée leurs sciures de bois à l'eau, le mal est bien moins grand qu'autrefois. Les pêcheurs à la mouche prennent beaucoup de jeunes saumons l'été ; il serait à désirer qu'on mît un terme à cet abus, mais je n'ai aucun moyen de l'empêcher. Les pluies de septembre et d'octobre favorisèrent la montée du poisson, et l'on en a vu un plus grand nombre sur les frayères que pendant les trois dernières années. Si le frai est protégé comme il faut, je ne doute nullement que nos rivières ne redeviennent avant peu ce qu'elles étaient autrefois ; et pour cela je suggèrerais fortement de les mettre en réserve pour trois autres années, car il y a encore trop peu de saumons pour pouvoir permettre d'y faire la pêche sans restriction. "

Dans le *comté de St. Jean*, la pêche se fait principalement dans le havre du même nom et aux alentours ; à l'est jusqu'à Quaco, et à l'ouest jusqu'à Lapreau. Les principales espèces de poissons qu'on y prend sont le saumon, le gaspareau, l'alose et le hareng ; et la pêche s'y fait en partie au moyen de rets dérivants. On pêche aussi la morue, l'aigrefin, la barbue, le merlan et le flétan à la ligne, au large de l'île à la Perdrix. Les pêcheries du havre sont sous le contrôle du conseil municipal de la ville, et l'on a fait de bons règlements pour leur protection. Ces règlements sont assez généralement observés, mais la pêche y est si excessive que c'est à peine si la période de prohibition ou de fermeture hebdomadaire, du samedi soir au lundi matin, pourra suffire pour permettre aux individus reproducteurs de monter dans la rivière afin d'y propager leur espèce. Ceci explique jusqu'à un certain point le peu de succès de la pêche dans les comtés de la Reine, de Sunbury, d'York et de Carleton, qui dépendent entièrement de l'embouchure de la rivière St. Jean pour leur empoissonnage. Comme le nombre des pêcheurs aux alentours de St. Jean augmente tous les ans, ils capturent naturellement la plus grande part du poisson qui fraie dans cette rivière et ses tributaires ; ceux des comtés voisins sont jaloux d'un tel avantage et prennent tous les moyens possibles pour avoir leur part. Somme toute, les lois sont généralement bien observées, mais les habitants des comtés d'en haut se plaignent du petit nombre de poissons qu'ils peuvent prendre. Les eaux de l'intérieur exigent une protection efficace, car c'est d'elles que dépend entièrement le succès des pêcheries de la baie et du havre. La nomination d'un garde-pêche pour le comté de St. Jean assurera, je n'en doute nullement cette protection, si nécessaire à des localités qui jusqu'ici ont été privées de la présence d'un officier. M. Godard a commencé à agir comme

garde-pêche de bonne heure l'été dernier, et il a rempli ses devoirs d'une manière soigneuse et diligente. Il s'exprime ainsi dans son rapport: "Je visitai de bonne heure toutes les places de pêche situées sur la rivière St. Jean, dans les limites de ce comté, jusqu'à la baie de Belle-Isle, et je rencontrai des endroits sur le côté est où les rets étaient si près les uns des autres que les saumons ne pouvaient passer qu'en prenant le milieu de la rivière. Je les fis espacer suivant la loi, et je m'en retournai par le côté ouest de la rivière, en passant à l'embouchure de la Nérépis, d'où je me rendis à Indiantown. On m'avait dit qu'il y avait des rets en forme de sacs et des trappes dans la rivière, mais après des recherches actives je n'en pus trouver aucun, ni m'assurer d'une manière satisfaisante qu'on en eût fait usage. Je visitai ensuite la partie est du comté, la rivière Noire, le ruisseau de Gardner et les rivières Quaco et Irish, et m'assurai que l'on avait eu et que l'on avait encore l'habitude de laisser tomber la sciure de bois et les déchets de moulins dans ces cours d'eau; ce qui fait un grand tort non-seulement aux pêches de ces rivières, mais aussi à celles de la côte où elles se jettent. J'attirerai particulièrement l'attention sur la rivière Irish, et recommanderai de placer une échelle à poisson dans la chaussée qui la traverse et qui empêche le poisson d'y monter. Le saumon se rend jusqu'au pied de la chaussée où on le prend en grand nombre avec des éperviers. Je visitai de nouveau ces endroits à une époque plus avancée de la saison, pour m'enquérir des plaintes que l'on m'avait faites que les habitants pêchaient le saumon au dard, mais je ne pus rien voir ni rien apprendre qui pût me donner à croire que tel fût le cas. La distance à Saint-Jean est de trente milles et l'absence de gardes-pêche fait qu'on ne peut surveiller avec efficacité cette partie du district, et la population établie sur la rivière et près des lacs peut violer la loi avec impunité. Il serait à désirer qu'on nommât deux ou trois gardiens de pêche pour cette partie de ma division. Je visitai aussi en diverses occasions les moulins de la rivière St. Jean dans les paroisses de Portland et de Lancaster, afin de m'assurer des moyens qu'on avait pris pour empêcher la sciure de bois et les déchets de moulin de tomber à l'eau. A l'exception d'un seul cas, je remarquai qu'on avait pris tous les moyens suffisants pour les enlever, sans nuire aux pêches; et dans le cas exceptionnel que je mentionne on s'empressa d'en faire autant."

J'ai toujours porté beaucoup d'intérêt au *comté de Charlotte*. Les grands lacs qui alimentent les deux branches de la rivière Ste. Croix offrent les meilleurs avantages naturels au saumon, à l'alose et au gaspareau, et répondent en tous points aux choses étonnantes que rapportent les anciens colons sur le grand nombre de poissons qui les fréquentaient autrefois. Ce fut une entreprise difficile que de faire pratiquer un passage dans les chaussées de moulins qui appartiennent aux riches propriétaires de cette province et de l'Etat de Maine ; mais grâce aux démarches énergiques de l'intelligent commissaire des pêcheries de cet Etat, Charles G. Atkins, Ecr., la chose a été enfin accomplie. J'ai suivi le résultat de ces opérations avec un intérêt toujours croissant, et c'est avec un sentiment d'orgueil et de satisfaction que je reproduis l'extrait suivant du rapport de M. Curran, garde-pêche de cette division de Ste.-Croix:—"J'ai le plaisir de vous informer qu'il y a une grande augmentation dans le nombre des saumons qui ont visité la rivière Ste. Croix cette année. Pendant le mois d'août, à l'époque où l'eau commence à baisser, on en remarqua de grandes troupes qui remontaient par la passe-migratoire de Milltown ; mais lorsque l'eau fut devenue très-basse, un embarras de billots qui se trouvaient au pied de la passe, après avoir été emportés par-dessus la chaussée pendant la crue des eaux, fit obstacle à l'ascension du saumon. Je pris six hommes et je fis ouvrir un passage que le saumon remonta, mais il ne put franchir le barrage supérieur où la passe resta à sec à cause de la grande baisse de la rivière—Voulant voir jusqu'où irait le poisson, je visitai la rivière Mahonnes, pour m'assurer s'il y montait. A la tête du premier bassin, je découvris un banc de graviers d'environ quatre perches en superficie, couvert de saumons ; et je n'ai aucun doute qu'un grand nombre montèrent plus haut. Je n'allai pas plus loin de peur de les déranger, et je me gardai bien pour la même raison de parler de la chose à qui que ce fût. Il est certain que le saumon est monté dans la rivière Ste. Croix, car des enfants qui pêchaient le doré au lac Huard en ont pris des jeunes. J'ai visité les passes-migratoires de Ste. Croix et de Forest City plusieurs fois, et les ai trouvées en bon état. Les gaspareaux ont été plus nombreux que l'an dernier ; ils ont monté en abondance au-dessus de la passe du milieu. Ils fourmillaient dans les eaux de la rivière, au-dessous de la Chute au saumon ; mais comme les ailes de la chaussée sur cette chute ne leur laissaient qu'un seul passage ouvert et que les eaux

étaient hautes et le courant rapide, je crains qu'il n'y en ait eu qu'un petit nombre qui aient pu remonter : au moins, je n'ai pu savoir si l'on en avait vu au-dessus de ce point. Je visitai les chutes plusieurs fois avec M. Gilman, le garde-pêche sur le côté américain, et nous nous assurâmes qu'en raison de la crue des eaux, il était impossible au gaspareau de remonter la rivière ; c'est pourquoi je recommanderais qu'on plaçât une échelle à poisson sur la Chute au Saumon. Les eaux de la rivière Deny étaient grouillantes d'aloses. Elles avaient franchi la passe des moulins de Moore ; et ce cours d'eau en était tellement rempli qu'un homme ou un enfant, en s'avançant dans l'eau, pouvait en prendre à la main par douzaines. La période pendant laquelle ce cours d'eau est réservé expire au premier mai prochain, et comme il coule à travers une partie du pays très peuplée, je suggèrerais la passation d'un règlement limitant la pêche à trois jours par semaine, et défendant les tentures de rets dans la rivière. Durant l'automne, ce cours d'eau était plein de jeunes poissons qui faisaient leur descente. Il n'y a eu aucune violation de la loi cet été, et les gens commencent à comprendre qu'il est de leur avantage que le poisson soit protégé. Les cinq pêches en fascines à mi-marée, qui se trouvent à la Baie du Chêne et le long du cours de cette rivière sont restées ouvertes pendant le passage du gaspareau. A la suite de ce poisson sont venus le hareng, l'aigrefin et la petite morue en bancs nombreux, attirés sans doute par le gaspareau. Il faudrait un règlement ordonnant que les pêches en fascines dans la rivière fussent ouvertes du vendredi soir au lundi matin afin de laisser libre passage au poisson pendant cet intervalle. On a pris plus de poisson dans la rivière cette année que depuis longtemps. J'ai visité à diverses reprises les différentes parties de ma division, et j'ai remarqué que les propriétaires de moulins sont mieux disposés à se conformer aux prescriptions de la loi au sujet des débris de bois ; mais les hommes et les enfants qu'ils emploient continuent de jeter de ces débris à l'eau, et il est difficile de les prendre en faute, car cela se pratique principalement pendant la nuit. Je n'ai imposé qu'une amende cette année, et le défendeur a été condamné à $20. Du côté américain, il y a maintenant une loi défendant de jeter les déchets de moulins à la rivière, et le gardien des pêcheries de l'Etat se propose de l'exécuter à l'avenir. Aussitôt que cela aura lieu, nul doute que la rivière Ste. Croix et ses deux chaînons de magnifiques lacs ne se repeuplent de poissons de toutes sortes. "

Le garde-pêche Cunningham, de la baie de Passamaquoddy, fait le rapport suivant ; " Du premier janvier au dix mars la pêche du hareng a été moyenne ; à partir de cette dernière date ce poisson s'est porté dans la baie en quantité ; il a été de plus du double de l'année dernière. La pêche de l'aigrefin a été aussi double de celle de l'année dernière, mais il s'est pris peu de maquereau. La pêche du homard a été bonne ; un seul établissement à St. André en a préparé 50,000 boîtes,"

Le garde-pêche W. B. McLaughlin, de la division de Grand Manan, fait rapport que la majeure partie des pêcheurs de son district ont bien réussi et qu'ils sont amplement pourvus pour les besoins de l'hiver. Le petit nombre de ceux qui n'ont pas eu de succès sont des gens imprévoyants et des ivrognes. Il ajoute ce qui suit : " Le grand sujet de plaintes parmi nos pêcheurs est la dépréciation de notre principal article de commerce sur les marchés américains, —le hareng fumé et salé ; mais l'augmentation des marchés de la Puissance et l'avantage des ventes faites au comptant et franches de droits, offrent à cela une compensation.—Presque tout le poisson pris dans ma division cette année s'est vendu aisément à St. Jean, à Halifax, à Yarmouth, à Windsor et dans d'autres ports du pays. Nos gros bateaux à deux voiles portent leurs charges à St. Jean, et ce n'est que rarement qu'on expédie aujourd'hui un chargement complet aux Etats-Unis. Ce grand changement pour le mieux sur nos marchés produit le meilleur effet sur l'esprit des pêcheurs, et leur donne confiance dans l'avenir de la Puissance. La pêche de la morue a été remarquablement bonne pendant la saison dernière. La barbue a été abondante pendant l'été et l'automne, et cette pêche a été meilleure que l'an dernier. Le merlan n'a pas été aussi abondant. Les pêcheurs s'adonnent davantage à la pêche du flétan ; ce poisson se vend à l'état frais, surtout sur les marchés du Maine. La pêche du hareng augmente sensiblement. Depuis plus d'un an, ce poisson se pêche aux rets à Grand Manan sans interruption, et on l'a employé en abondance pour la boitte et pour d'autres objets. Des milliers de quarts ont été pris à la pointe sud de Grand Manan, depuis la fin de la saison de prohibition. J'ai vu un bateau en prendre jusqu'à cinquante quarts dans une seule nuit, et, au

moment où j'écris, les eaux de l'anse au Loup Marin en fourmillent ; de fait, l'approvisionnement est plus grand que la demande. Il a été préparé à peu près la même quantité de hareng fumé que l'an dernier ; mais la qualité n'est pas si bonne et la demande est moindre."

Je puis dire pour la première fois qu'il n'y a eu qu'un petit nombre d'empiètements de la part des bâtiments pêcheurs américains. Les stipulations des traités ont, en général, été observées, et ces pêcheurs, ont pendant la saison de pêche, acheté beaucoup de boitte, au lieu de la prendre dans nos eaux, comme ils le faisaient autrefois. Somme toute, la saison dernière a été heureuse pour le pêcheur ; et l'on a toutes les raisons pour s'appliquer encore davantage à donner de nouveaux développements à cette importante industrie nationale.

Ce qui suit est un résumé des lettres et rapports que M. Rogers, officier des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse, a reçus des différents gardes-pêche de cette province. Vous y remarquerez que la pêche a été très-fructueuse pendant la saison dernière, et que l'abondance a remplacé la gêne et le besoin parmi la population qui vit de cette industrie.

Je suis heureux de pouvoir constater (comme on peut d'ailleurs s'en assurer en examinant les statistiques jointes à ce rapport) une augmentation dans le rendement de presque toutes les pêches ; et bien que les prix aient baissé pour certaines espèces de poissons, la valeur totale des produits dépasse d'un million de piastres celui de l'année dernière. L'augmentation de la pêche du maquereau a été surtout remarquable ; mais comme la plus grande partie de ce poisson s'est prise de bonne heure en été, il se trouve être de qualité inférieure. Il s'est perdu beaucoup d'agrès de pêche et de poisson pendant les tempêtes de l'automne, comme on le verra plus loin ; néanmoins, le résultat de la pêche est bien meilleur que l'an dernier, et l'on peut considérer cette industrie comme une des plus grandes richesses du pays.

Dans la plupart des comtés, il y a eu amélioration sensible dans le produit des pêcheries de l'intérieur, et la construction de passes migratoires, bâties sous la direction de l'officier provincial, permet au saumon et aux autres espèces de poisson de revisiter leurs anciennes frayères. Les rivières se repeuplent promptement, ce qui ne peut manquer d'améliorer aussi les pêcheries des côtes.

L'opposition aux lois des pêcheries a presque entièrement disparu ; le peuple commence à s'apercevoir qu'il est de son intérêt que ces lois soient vigoureusement mises en application. Il y a cependant encore quelques endroits où les gens sont déterminés à détruire le peu de poissons qui osent se montrer. Espérons, néanmoins, qu'avec le temps et des moyens efficaces de répression, on pourra surmonter cet obstacle.

Comté de Cumberland. Je regrette d'avoir à dire que la principale rivière de ce comté est barrée par une chaussée de moulin à Oxford, et je crains bien que le propriétaire n'ait à souffrir les pénalités de la loi avant d'apprendre à être sage. On a construit une échelle à poisson l'été dernier sur la rivière Shinimicas ; mais, ayant été absent pendant la saison de la pêche, je n'ai pu l'examiner. La pêche en général a été moyenne, mais le saumon a été plus abondant qu'à l'ordinaire.

Comté de Colchester. M. Wm. Blair, dit dans son rapport :—" Il y a eu moins d'infractions à la loi que l'an dernier, quoique certaines personnes pêchent encore la nuit. Le nombre des saumons augmente rapidement et expose à de grandes tentations ; mais avec deux ou trois gardiens de plus, je crois pouvoir débarrasser la rivière Stewiacke des braconniers. R. J. Pollock, le gardien de ce cours d'eau, qui est un bon officier, ne veut plus servir si l'on n'augmente pas son salaire. Il a beaucoup à faire, et il sera presque impossible de trouver un bon homme pour le remplacer. Les pêcheurs d'aloses à Clifton et au Rocher Noir se plaignent de la trop grande longueur des rets qu'emploient ceux du côté nord de la baie ; ils prétendent aussi qu'il se fait une énorme destruction de jeunes poissons dans les pêches en fascines des alentours d'Economy. Comme ces endroits ne se trouvent pas compris dans ma division, je n'ai pu m'assurer si ces plaintes étaient fondées."

Comté de Hants. Le garde-pêche O'Brien dit dans son rapport :—" J'ai fait tout ce qui dépendait de moi pour faire observer les lois de pêche dans ma division ; mais je dois dire que, pour des raisons que l'on connaît, il est impossible de protéger aussi efficacement qu'on pourrait le désirer le poisson qui remonte les rivières. Plusieurs considèrent comme trop

rigide la loi qui défend la pêche à la dérive le samedi, mais je n'ai aucun doute qu'on en comprendra l'opportunité avec le temps. Tous ceux avec qui j'ai eu occasion de converser depuis la fin de la pêche s'accordent à dire que cette année a été exceptionnelle, tant pour le rendement de l'alose que du saumon. Ces résultats sont certainement propres à encourager, et démontrent que si nos lois sont bien exécutées, nos rivières redeviendront aussi poissonneuses qu'elles l'étaient, lors des premiers établissements du pays.

Il monte peu de saumons, mais beaucoup de gaspareaux dans la rivière Walton. Dans le cours du mois d'août dernier, je reçus avis que l'hon. E. Churchill la faisait boucher. Je m'y rendis, et trouvai plusieurs hommes employés à bâtir un aboiteau qui la traversait ; mais, à mon grand plaisir, M. Churchill promit d'y placer des échelles afin de permettre au poisson de monter et descendre. Il a depuis rempli cette promesse, je dois mentionner qu'il est inutile pour moi de chercher à faire exécuter les clauses de la loi qui exigent qu'il soit placé des échelles à poissons convenables sur les parties des rivières Hébert et Meandre qui se trouvent dans ma division, vu l'impossibilité où se trouve le garde-pêche de la partie ouest du comté d'en faire construire sur les chaussées des moulins situés à l'embouchure de ces rivières. Comme le poisson ne peut monter, et comme il m'est impossible de faire exécuter la loi, je ne serais pas justifiable de faire une dépense inutile. Je fis lever tous les rets à alose à l'embouchure de la rivière Shubénacadie ; en conséquence il y monta plus de saumons que les années précédentes.

Plusieurs pêcheurs m'ont dit cet été qu'ils donneraient plus pour le privilége de faire la pêche à la dérive depuis la pointe de Slater jusqu'à la rivière des Cinq-Milles—distance d'environ six milles—que pour un étendue de quarante milles au-dessous de la dite pointe. Je suis sûr que si l'on y exerçait une protection efficace, il monterait beaucoup de saumons, ce qui donnerait plus d'ouvrage et de meilleurs profits aux pêcheurs. Je suis aussi convaincu qu'il s'en est pris un bien plus grand nombre qu'on ne le dit, car il est toujours difficile d'obtenir des informations complètes et vraies des pêcheurs. Les propriétaires des pêches en fascines sur la côte, depuis Maitland jusqu'à Walton, y mirent des portes, de sorte qu'il ne s'y prit pas de poisson le dimanche. Les portes s'ouvraient le samedi soir pour ne se refermer que le lundi matin.

Je dois ajouter en terminant que bien que je n'aie pas réussi comme j'aurais pu le désirer, en raison de la difficulté qu'on éprouve toujours à faire exécuter les lois, mes travaux ont néanmoins été couronnés d'un certain succès. J'espère qu'avec le temps ces difficultés diminueront ou disparaîtront entièrement, et que plus le poisson sera protégé, plus il augmentera en nombre, et plus cette industrie deviendra lucrative."

Comté du Roi. M. J. E. Starr, garde-pêche de ce comté, m'écrit ce qui suit :—"Vous trouverez sous ce pli la statistique du rendement des pêches pendant la saison dernière, par laquelle vous verrez qu'il y a une légère augmentation sur le rendement de 1870 ; la valeur de la pêche de cette année se montant à $21,543. J'attribue cette augmentation en grande partie à ce que j'ai pu me procurer des données plus véridiques. Les pêcheurs deviennent de plus en plus convaincus que les histoires qu'on leur a faites sur le but secret que le gouvernement avait en vue en demandant ces renseignements, sont sans fondement. La pêche dans certains endroits, a été des plus mauvaises, surtout la pêche du hareng, à Medford et à Pereaux, où l'on emploie les pêches en fascines dont je n'ai cessé chaque année de signaler les désastreux résultats aux pêcheurs. L'effet de ces tas de facines sombres a été si visible, que je suis certain que les pêcheurs (bien qu'ils tiennent énormément à leurs anciennes habitudes) verraient avec plaisir l'adoption d'un règlement qui abolirait ce genre de pêche sur leurs côtes. Par ce moyen et en diminuant de moitié le nombre des seines, on aurait lieu d'espérer quelque amélioration dans la pêche. Les pêcheurs en général sont assez disposés à respecter la loi; la seule difficulté sérieuse qu'il y ait eu à la baie de Scott, provenait de l'impression où l'on était que les personnes qui voulaient faire observer la loi, n'étant pas officiers des pêcheries, n'en avaient pas le droit. La population de cet endroit demande que l'on défende par de nouveaux règlements la pêche du hareng dans la baie, avec des rets flottants ou dérivants. Bien qu'une loi semblable soit désirable, je crains qu'on n'éprouve beaucoup de difficulté à la mettre à effet. Les habitants se trouveraient pour la première fois privés d'un privilége dont ils ont toujours joui, et auquel ils prétendent avoir des droits ; de plus comme cette pêche au

rets dérivants se pratique principalement la nuit et au large, vous pourrez facilement concevoir combien il sera difficile de l'empêcher. Il se bâtit une nouvelle chaussée sur la rivière Gaspareau, où l'on se propose de placer un moulin. Les pêcheurs craignaient que cette construction ne leur fût nuisible, mais, après avoir visité l'endroit et conversé avec les propriétaires de la chaussée, je me suis convaincu qu'ils feront tout ce que la loi exige pour permettre au poisson de monter."

Comté d'Annapolis. Le garde-pêche Carty m'envoie le rapport suivant :—"En faisant le tour de ce comté, je trouve que la majorité des pêcheurs a bien réussi. La pêche dans la baie de Fundy a dépassé toutes les espérances, comme on pourra le voir en consultant mes états ; le succès a été moindre dans d'autres endroits. La barbue, qu'on considérait autrefois comme un poisson sans valeur et qu'on rejetait souvent, est maintenant recherchée ; l'on s'occupe davantage de la pêcher. Un monsieur d'Halifax en a acheté cet été 1,800 quintaux à raison de $3,100. Ce poisson avait été pris sur les rivages de la baie, à environ trois ou quatre milles de la traverse de Granville. Le prix d'achat ne représente pas la valeur totale du produit pêché : on retire aussi de l'huile et des noues du poisson en notable quantité. Un quintal de poisson donne un gallon d'huile et une livre de noues (séchées); l'huile vaut cinquante cents le gallon et les noues valent trente cents la livre ; par conséquent 1,800 quintaux de poisson ont dû rapporter $540 de noues et $900 d'huile, ce qui fait pour ces dix-huit cents quintaux de poisson la jolie somme de $4,540, à distribuer dans une partie du comté qui ne dépasse pas cinq milles en étendue. Il est certainement agréable d'apprendre que ce poisson est devenu d'une grande valeur, et qu'il se prend en quantités aussi considérables ; on doit donc espérer que la population des rivages de la baie en retirera des profits continuels et rémunératifs. La pêche dans le bassin d'Annapolis n'a pas été suffisante pour les besoins de la consommation locale. On dirait que le poisson s'éloigne de ces beaux fonds de pêche, autrefois si riches. Il y a eu une grande augmentation dans la quantité du saumon l'an dernier. Ces poissons ont réussi à atteindre les frayères de Round-Hill et de la Grande Rivière, et on en a vu dans les eaux calmes au-dessus des chaussées jusqu'au mois de novembre. La rivière Victoria a besoin d'être repeuplée. Je recommanderais fortement de louer quelques places de pêche l'été prochain sur la Grande Rivière. Qu'on donne la préférence aux plus hauts enchérisseurs, qu'on les oblige à pêcher légalement, qu'on exige le paiement à l'avance, et je crois que, de cette façon, l'affermage serait avantageux et contribuerait à la protection du poisson."

Comté de Digby.—M. J. H. Morehouse, garde-pêche du comté, m'écrit :—" Vous remarquerez en examinant mes statistiques, qu'à presque toutes les stations de pêche de ce comté, le produit de la pêche de la morue et des autres espèces de poissons de mer, a été pour le moins égal à celui de l'année dernière ; et bien que les prix aient été peu élevés, ils ont néanmoins été assez profitables pour que le bien-être et l'abondance n'aient cessé de régner dans les demeures de nos pêcheurs Le plaisir que j'éprouve à constater le succès qui a couronné ce genre de pêche, me fait déplorer davantage la complète irréussite de la pêche du maquereau dans la baie de Ste. Marie, et de celle du hareng dans le bassin de Digby. On allègue différentes causes pour expliquer ce manque de succès, mais la principale, suivant moi, provient de l'usage où les pêcheurs sont de jeter dans les eaux peu profondes de cette baie des breuilles, qui, en pourrissant, corrompent l'eau et en éloignent le poisson. Si cet insuccès a pour effet de rendre nos pêcheurs plus prudents, ils n'auront pas payé trop cher cette leçon d'expérience. L'insuccès complet de la pêche du hareng dans le bassin de Digby, est dû indubitablement à deux causes : la destruction sans bornes que l'on fait du jeune poisson, que l'on emploie depuis nombre d'années à engraisser la terre, et la faculté laissée aux Sauvages de tirer les marsouins au fusil. Ces amphibies poursuivent le hareng et le poussent de la mer à la côte, d'où il se rend dans les bassins de Digby et d'Annapolis, par le détroit de Digby. Je suggèrerais donc comme moyen de restaurer cette pêche, de défendre de prendre le hareng avec des claies pendant la durée d'une année dans les bassins de Digby et d'Annapolis, et de tuer les marsouins dans un rayon de dix milles du détroit de Digby. Je suggèrerais aussi de nouveau de faire un règlement défendant la construction de pêches en fascines à l'entrée de la baie Ste. Marie, avant le 20 juin de chaque année, afin que l'alose de printemps puisse déposer son frai sans être troublée. D'après les informations que j'ai pu recevoir de gens entendus, de même que d'après mes propres observations, je suis fermement convaincu que si

l'on ne prend de telles mesures ou d'autres également efficaces pour protéger cette pêche, elle sera en peu de temps anéantie. La pêche des rivières est dans un état prospère, surtout celle de la rivière aux Saumons, où l'on a pris deux cents de ces poissons dans le cours de l'été. Je n'ai pas eu d'autres informations ; bien qu'il soit à présumer qu'il s'en est pris un bien plus grand nombre dont on ne parle pas. Il est à regretter que d'aussi beaux cours d'eau que les rivières Sissibou et Metaghan, soient improductifs, quand avec une légère dépense de six à sept cent piastres, on pourrait les utiliser pour le bien général. J'ai été forcé cette année de condamner plusieurs propriétaires de moulins à une légère amende, afin de les empêcher de jeter leur sciure de bois à l'eau, et j'espère que ces mesures de rigueur auront l'effet désiré. Je dois répéter de nouveau que si l'on ne met pas un terme à la pratique préjudiciable de jeter les débris de poisson à l'eau, nos pêcheries seront complètement ruinées. J'ai fait tout mon possible pour l'arrêter, mais il y a tant de moyens d'éluder la loi que je n'ai pu réussir. Je signalerai la nécessité qu'il y a de passer une loi obligeant les propriétaires de bateaux de pêche à déclarer (sous serment si la chose est nécessaire) ce qu'ils ont fait des débris de leurs poisson, et les rendant personnellement responsables pour toute infraction sous ce rapport ; ceci deviendra surtout nécessaire avec le nouveau traité."

Comté d'Yarmouth. — Le garde-pêche T. B. Crosby fait le rapport suivant : — "En examinant les états de rendement de la pêche dans mon comté, vous vous apercevrez qu'il n'y a pas eu l'augmentation à laquelle on avait lieu de s'attendre dans le rendement du gaspareau. La grande crue des eaux du printemps a permis à ce poisson de monter la rivière jusqu'aux lacs de l'intérieur, ce qui a assuré la reproduction et fait espérer une plus forte pêche pour l'année prochaine. Le saumon rendit le double de l'an dernier, et les habitants me disent qu'ils n'ont jamais vu plus de saumons sur les frayères. Il s'est bâti cette année un grand moulin au pied des chutes de Guril ; la chaussée traverse la rivière. J'y ai fait placer une longue échelle à poisson dont le pied repose dans la chaussée même et dont la tête la dépasse. L'expérience a démontré que les échelles placées dans le bas des chaussées de nos rivières ne remplissent pas l'objet pour lequel elles ont été bâties ; le poisson passe au pied de l'échelle et suit la chaussée. J'ai fait changer ce système, et j'espère que l'an prochain le poisson éprouvera moins de difficulté à monter. Les trois jours pendant lesquels la pêche est défendue ont fait un grand bien ; nos rivières sont si longues et si étroites en plusieurs endroits, qu'il est nécessaire de continuer à mettre ce règlement à exécution. Les pêcheurs des rivages de la baie me disent que les gros vents et le mauvais temps leur ont fait beaucoup de tort. Plusieurs habitants des bords des lacs demandent un règlement qui donne aux propriétaires et occupants riverains le premier privilège de tendre des rets sur la devanture de leurs terres ; car il arrive souvent qu'un individu établi sur le côté opposé tend de manière à traverser le lac et enlève ainsi le droit d'un autre. La population d'Argyle se propose de préparer un règlement pour remplacer celui qui existe, et veut aussi demander la nomination d'un garde-pêche résidant sur les lieux. De même que les habitants d'autres districts qui n'ont pas de gardes-pêche, ceux d'Argyle voudraient voir nommer des officiers capables. Personne ne tient à faire les fonctions de garde-pêche, s'il n'est pas nommé officiellement. J'ai employé Joseph M. White, du lac à l'Anguille, pendant les deux années dernières. Il était engagé à raison de dix piastres par année, et je crois que pour une semblable somme on pourrait avoir des gardiens pour Argyle et Pubnico. Je recommanderais aussi au département de ne plus employer le garde-pêche Baker. Depuis l'abolition des pêches en fascines, les devoirs de sa charge sont devenus légers et si l'on étendait la division du garde-pêche Hatfield jusqu'à l'embouchure de la rivière, y compris les îles, en joignant le salaire de Baker au sien, il se trouverait mieux payé et l'ouvrage serait mieux fait. Les quelques infractions aux règlements qui ont eu lieu durant la saison ont été punies, comme vous pourrez le voir par le rapport que je vous soumettrai avec le compte de mes dépenses pour former la statistique des pêches, lequel compte excède de trente piastres le maximum qu'on m'a fixé. J'ai fait l'ouvrage aussi bien et aussi économiquement que possible, et j'espère que le département en sera satisfait."

Comté de Shelburne.—Le garde-pêche William Muir rapporte qu'il n'a pu se procurer la quantité du produit pêché dans sa division cette année. Je me suis en conséquence servi des statistiques de l'an dernier, en y ajoutant une augmentation moyenne à peu près égale à celle des comtés voisins.

Comté de la Reine.—Le garde-pêche, S. T. N. Sellon, m'écrit :—"La pêche a été meilleure dans ce comté que l'an dernier. Les petites embarcations ont pris plus de morue. Ce poisson suivait le gaspareau lorsqu'il est venu frayer et est redescendu avec lui ensuite à la mer. Le saumon a beaucoup augmenté en nombre, quoique les données qu'on m'a fournies soient inférieures à la prise réelle. Il y a eu plus de gaspareaux que les années dernières ; ce qui est dû au soin avec lequel le département fit garder les rivières en 1870, protéger le poisson et empêcher que les cours d'eau fussent obstrués. Je ne puis rien dire du jeune saumon ni du jeune gaspareau cette année ; votre département m'ayant enjoint dans le mois de mai dernier de ne pas dépasser la somme de trente piastres pour mes frais de voyage, sans une permission spéciale, ce à quoi je me suis conformé ; j'avais dépensé alors plus que cette somme pour accomplir mon service. Pour cette raison il s'est commis beaucoup d'illégalités. Les parties étroites de la rivière de Port Medway ont été barrées avec des rets pendant les nuits des samedis et des dimanches ; quand l'eau est basse on y prend de grandes quantités de saumons, et à peine quelques poissons peuvent-ils monter. La population respectable de l'endroit voit avec peine ces abus et l'on devrait permettre à l'officier des pêcheries de remplir son devoir en temps et lieu convenables, sans être obligé d'en demander et d'en obtenir la permission. Je suis d'opinion que le produit des amendes et des rets confisqués couvrirait la plus grande partie de ces dépenses. Il y a moyen d'améliorer les lois des pêcheries en ce qui a rapport aux rivières. Je suggèrerais d'ordonner de lever les rets à saumons et à gaspareaux tendus dans les havres et rivières de se comté, dès six heures du matin le samedi, et de porter une plus grande attention à la protection du jeune poisson, surtout du gaspareau."

Comté de Lunenburg.—M. H. S. Jost m'a transmis le rapport suivant :— " Toutes les pêches de cette division ont en général été fructueuses. Quoique le rendement de l'an dernier ait excédé celui des années précédentes d'environ $100,000, il y encore eu une augmentation en 1871. Le produit total de la pêche de cette année, d'après les rapports, est de $368,-273. En 1870, il fut de $289,273, et en 1869, de $186,467 ; ce qui accuse une augmentation progressive. Si les rapports de la partie est de cette division donnent un semblable résultat, le produit total de ce comté se monterait à environ $600,000. L'augmentation a été générale ; mais elle s'est surtout fait remarquer dans la pêche du hareng, du maquereau et du saumon. On attribue cette augmentation au succès de la pêche du hareng et du maquereau à la seine et au meilleur rendement de la pêche du maquereau d'été. La moyenne de la valeur du quart de poisson est moindre que l'année dernière. La terrible tempête et le grand coup de mer du 12 octobre ont causé de grandes pertes aux pêcheurs de la côte en détruisant leurs chafauds, leurs hangars et leurs rets, ainsi que leur poisson. Un chargement complet de hareng du Labrador, emmagasiné et prêt à expédier sur les marchés, la moitié d'un autre chargement, ont été perdus par la submersion et l'effondrement du hangar dans lequel ils étaient sur la rivière Martin. A Lunenburg le vent et l'eau détruisirent des hangars où se trouvaient environ quatre cents quarts de poisson saumuré, qui furent emportés par les flots. On put cependant en repêcher un bon nombre. Les pêcheries de l'intérieur s'améliorent, bien que cette amélioration ne soit pas aussi grande qu'on pourrait le désirer, Le commerce de bois doit, jusqu'à un certain point, nuire à leur progrès. Il arrive souvent que la rivière Lahève est tellement obstruée par les billots, qu'il est absolument impossible au poisson d'y pénétrer. La nouvelle échelle à poisson qui a été construite sous votre surveillance et d'après vos ordres, sur la chaussée du moulin de Davison, aura un succès complet, quand l'extrémité inférieure en sera terminée, suivant votre recommandation et comme M. Davison l'a promis. Nous fûmes tous aises de voir que, telle qu'elle était, elle donnât passage au poisson. Il a pu la franchir et se rendre sans difficulté apparente dans le bassin supérieur. Chacun pouvait l'y voir monter, mais ce n'était pas chose facile de convaincre certaines gens de ce fait, à moins de le leur faire voir de leurs yeux. Les gardes-pêche et autres m'informent qu'on a vu des saumons au-dessus de la chaussée, dans les endroits qu'ils fréquentaient autrefois. Je crois que nous en aurons de bonnes nouvelles l'an prochain, surtout si M. Davison termine la passe d'en bas comme je viens de le dire, et s'il améliore celle qui se trouve sur la seconde chaussée, ainsi que vous le lui avez ordonné et comme il a promis de le faire, et le fera je n'en ai aucun doute. Il s'est pris quelques saumons et un grand nombre de gaspareaux cette année dans la Petite Rivière ; et je ne puis voir pour quelle raison il ne s'en prendrait pas jus-

qu'aux moulins de Hett et au-dessus, comme autrefois. Le principal obstacle, comme j'ai pu m'en assurer en y allant moi-même, vient de ce que la rivière est obstruée par des amoncellements de sciure de bois et de déchets de moulin à environ un mille en aval du pont de Conquerall. Les propriétaires de l'endroit me disent que ce sont les déjections des moulins qui se trouvent en amont, et qu'elles leur occasionnent beaucoup de trouble. Lors de ma visite il y avait un passage pour le poisson dans les chaussées du pont de Conquerall ; M. Zenas Fancy m'a depuis informé que ce passage est toujours ouvert quand il le faut, et qu'on y a surtout fait attention cette année, mais le poisson n'y a point monté, probablement à cause de l'obstruction dont je viens de parler. Les propriétaires arrêtèrent même leurs moulins pendant plusieurs semaines ; mais tout fut inutile. Si l'on me donne l'argent nécessaire pour faire enlever cet obstacle, je le ferai ; sinon, je crains beaucoup qu'il n'y reste. Il est difficile de s'en prendre à ceux qui en sont la cause ; car cette accumulation de déchets existe de temps immémorial. Je ferai néanmoins attention à ce que les règlements soient observés à l'avenir.

La rivière Mush-a-Mush, qui se jette dans la baie de Mahone, s'est un peu améliorée cette année ; on a enlevé les obstacles et pratiqué des passes pour permettre au poisson de remonter à ses anciennes frayères, dont il était exclu depuis longtemps. Ce n'est que depuis le mois de janvier dernier qu'il y a un gardien salarié sur la Petite Rivière et la rivière Mush-à-Mush. "

M. Daniel Dimock, garde-pêche de la division est du comté de Lunenburg, m'écrit ce qui suit :—" Les pêcheries côtières de cette division ont été fructueuses, surtout celles du maquereau ; et si les prix eussent été aussi élevés que les années passées, le rendement se serait élevé à $127,000. La moyenne du prix n'a été que de $3.90 le quart. Malgré cela, nos pêcheurs auraient fait un bon voyage (comme ils disent) si ce n'eût été de la tempête qui a sévi sur nos côtes pendant l'automne, et qui, a emporté chafauds, hangars et poisson. Quelques-uns perdirent toute leur pêche de l'été. La pêche du hareng a été supérieure à celle de l'année dernière, comme on pourra le voir par le chiffre des exportations. La consommation locale peut s'élever à dix ou douze par cent de la capture. La pêche des rivières a égalé à peu près celle de 1870. La demande de saumon sur les marchés de Boston n'a pas été aussi grande que l'an dernier. Les personnes qui sont dans l'habitude de fréquenter nos rivières croient que la crue des eaux cette saison a permis aux saumons de se rendre sur les frayères en plus grand nombre qu'auparavant. Si c'est le cas, nous nous en apercevrons plus tard."

Comté d'Halifax. M. John Fitzgerald, garde-pêche du district ouest, dit dans son rapport :—" J'ai commencé vers le 14 avril à visiter les pêches à saumon, et je me suis assuré que toutes les rivières étaient libres d'obstructions, à l'exception de celles d'Ingram et de Sackville, où j'ai lieu de croire que les propriétaires ont, durant mon absence, violé la loi, bien que je n'aie pas de preuves positives du fait. La pêche du maquereau d'été a dépassé celle des dix dernières années, mais le poisson était maigre. La pêche du maquereau d'automne a manqué entièrement, et comme ce poisson, lorsqu'il est de qualité supérieure, commande toujours un haut prix, cet insuccès a pesé lourdement sur les pêcheurs. Le prix du maquereau a été très-bas cette année, mais les pêcheurs en ont pris en si grande quantité qu'ils n'ont point sujet de se plaindre. La capture du saumon a été un peu moindre que d'ordinaire, mais l'augmentation des prix a fait que le produit de la vente a égalé la moyenne des années précédentes. On verra par les états ci-joints que le rendement total des pêcheries dans ma division dépasse de cinquante pour cent celui de 1870. Les pertes occasionnées par la tempête du mois d'octobre se montent à $25,000 ; la plus grande partie en retombe sur les pêcheurs de la baie Ste. Marguerite."

M. Ezekiel Sibley, garde-pêche du district oriental d'Halifax, dit dans son rapport :— " J'ai visité chaque place de pêche trois fois pendant la saison, et je suis d'opinion que la capture est d'au moins un tiers inférieure à celle de l'an dernier."

Comté de Guysborough. Le garde-pêche, James A. Tory, m'écrit ce qui suit :—" La pêche en général a été bonne, surtout celle du maquereau, et bien que les prix aient été peu élevés, le produit peut être comparé avec avantage à celui des années dernières. Quelques pêcheurs peuvent n'avoir pas aussi bien réussi, mais la pêche a été plus générale, et tout le monde

a récolté une bonne moisson de la mer. Quoique la protection des rivières n'ait pas été suffisante, elle a cependant produit de bons résultats, et je suis heureux de pouvoir dire que je n'ai eu à punir qu'une seule infraction de la loi dans toute cette partie du comté où les rivières sont protégées par des gardes-pêche. Mais je dois ajouter qu'on m'a fait de grandes plaintes sur la partie de la rivière Ste. Marie (depuis Sherbrooke jusqu'aux chutes) où il n'y a pas de gardiens. J'ai demandé si souvent un ou deux gardiens pour cette partie de la rivière que je suis fatigué d'en parler, et je désespère presque de voir protéger ces eaux. Les fraudeurs sont maîtres, et il faudra adopter des moyens plus énergiques que ceux autorisés par nos lois actuelles pour les abattre, et même en ce cas l'on n'arrivera à ce résultat qu'en nommant des gardiens pour faire la police sur les eaux. Si l'on n'en nomme pas, je croirai de mon devoir de demander qu'on fasse disparaître les restrictions qui existent sur d'autres parties de cette rivière, car il n'est pas juste qu'un certain nombre soit forcé de se soumettre à la loi et privé d'avantages dont il aurait autrement la jouissance, tandis que ceux qui résident sur la partie non gardée peuvent pêcher à leur gré. Si cette partie de la rivière n'est pas surveillée, à quoi bon faire les frais de protéger le reste, puisque le poisson doit toujours être détruit? Les gardes-pêche et les habitants du comté me disent avoir vu des saumons et d'autres poissons, jeunes et vieux, remonter les rivières en grand nombre cet été. Ceci démontre l'utilité des mesures prises par le passé, fait bien augurer de l'avenir et nous donne à espérer que les rivières de ce comté, d'où le poisson avait presque disparu, deviendont dans peu d'années, des sources de richesse pour la population. Pour obtenir ce résultat, il faut une protection rigoureuse. Je prendrai la liberté de vous suggérer la nécessité d'amender nos lois de manière à donner aux agents de pêche le droit d'arrêter les violateurs sur les lieux mêmes, et de les dépouiller de leurs déguisements afin de les identifier ; de saisir et de détruire tous engins employés ou destinés à prendre ou à tuer illégalement le poisson, en quelque lieu qu'il se trouvent. Et toute personne qui sera connue pour fabriquer des engins destinés à pêcher ou à tuer illégalement le poisson devrait être condamnée à une amende et ses engins devraient être détruits. Je pense que si la législature passait un tel acte, il aurait pour effet de faire disparaître en grande partie l'usage du dard et autres pratiques illégales, et épargnerait beaucoup de trouble et de travail aux officiers des pêcheries."

Comté de Richmond. M. John H. Ballam, garde-pêche de la division occidentale de ce comté, dit dans son rapport :—" Il y a eu augmentation considérable cette année dans la quantité de poisson prise dans ma division. Il s'est pris quantité de maquereau à la ligne pendant le printemps et l'été ; la pêche d'automne a manqué. J'ai la satisfaction de vous apprendre qu'il ne se fait plus de braconnage dans les cours d'eau de l'île, et que la pratique de seiner et de darder le saumon et la truite dans les rivières de la terre ferme tend à disparaître. Comme la rivière Noire et celle du Moulin sont sur la terre ferme de l'autre côté du passage de Lennox, et qu'il n'y a pas de gardiens sur ces cours d'eau, les gens profitent de l'absence du garde-pêche pour y pêcher illégalement, et il est impossible de trouver des preuves contre eux. Afin de protéger ces rivières, je recommanderais de nouveau d'y placer des gardiens."

M. D. Cameron, garde-pêche du district orientaldeRichmond, fait le rapport suivant:— "Mes statistiques indiquent une grande augmentation sur la pêche de l'an dernier. Les pêcheurs de la côte ont obtenu des résultats très-satisfaisants. J'ai pris toutes les précautions possibles pour m'assurer de la quantité d'huile manufacturée dans ma division ; vous verrez qu'elle atteint un chiffre considérable."

Comté du Cap-Breton. M. Francis Quinan, l'officier chargé de la surveillance de ce comté, dit dans son rapport :—" Le produit de la pêche est bien au-dessus de celui des années dernières. Le maquereau a bien donné, mais il était petit ; le gros maquereau a brillé par son absence. C'était en général du No. 3, mais de bonne qualité. Le prix sur nos marchés n'a pas égalé celui des années dernières. La morue et le hareng ont donné un bon rendement, et ce qui est surtout remarquable, les prix se sont maintenus fermes. J'ai fait deux fois le tour du comté pendant la saison de pêche, et j'y ai remarqué une tendance à se conformer à la loi. Il n'y a pas eu de différends parmi les pêcheurs. Je suis heureux de pouvoir dire que l'année a été fructueuse pour ceux-ci et que le passé nous autorise à espérer de voir progresser et prospérer

cette branche d'industrie, non-seulement à cause de l'augmentation du rendement, mais encore à cause de la hausse dans les prix du marché."

Comté de Victoria. Le garde-pêche, Donald McRae, a fait le rapport suivant :—" Je n'ai pas à mentionner d'infractions aux lois des pêcheries. Les gens sont généralement portés à respecter la loi sur nos rivières ; mais comme le nombre de gardiens est insuffisant, je n'ai aucun doute que les sauvages et d'autres n'aient pris quelques poissons par des moyens illégaux dans les cours d'eau où il n'y a pas de gardiens ; mais j'espère qu'il sera rémédié à cet abus l'an prochain. Le saumon a considérablement augmenté durant les années dernières, et je n'ai aucun doute que, si le mécanisme de la loi était mis en pleine activité par un personnel suffisant de surveillants sur les rivières Ingonish et Washabuck, celles du milieu et du sud, au cap Nord, on réussirait à faire observer les règlements à la lettre. Le saumon et la grosse truite de mer fréquentent particulièrement les rivières que je viens de nommer. Vous remarquerez une grande augmentation dans le produit des pêcheries côtières, comparé à celui de l'an dernier. La pêche du hareng n'a pas été aussi heureuse que les années précédentes, mais la différence est amplement couverte par la supériorité du rendement du maquereau et de la morue, du moins au point de vue commercial, car le hareng est surtout gardé pour la consommation locale tandis que les autres poissons sont exportés."

Comté d'Inverness. Le garde-pêche, Murdoch A. Ross, dit dans son rapport :—" Le rendement de toutes les pêches dans ma division, à l'exception de celle du gaspareau, a dépassé celui de 1870. Quoique les prix des marchés de l'étranger et du pays aient été plus bas que ceux de l'an dernier, les pêcheurs sont néanmoins plus satisfaits et plus encouragés à se livrer à une industrie si lucrative. L'abondance de la pêche leur a rapporté les plus gros profits qu'ils aient faits à ma souvenance.

Comté de Pictou.—M. Thomas Graham, garde-pêche de la division occidentale de ce comté, dit dans son rapport :—" Il y a eu grande augmentation cette année dans la pêche du hareng sur la côte du golfe, du cap John à Pictou. On y a pris 1156 quarts de hareng, 305 quintaux de morue et 6,000 livres de saumon. Un règlement a été passé par le département en mars dernier, défendant de tendre des rets à saumon dans l'embouchure des rivières de ma division. Je n'ai donc point de statistiques à fournir sur cette pêche. Quelques rets ont néanmoins été tendus et comme je ne connaissais point leurs propriétaires, j'ai saisi et vendu ces rets, comme la loi le prescrit. Deux personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir essayé de prendre du saumon en contravention à la loi ; ce sont là toutes les infractions dont j'ai eu connaissance. Je suis d'opinion qu'il est venu beaucoup plus de saumons dans nos rivières que l'an dernier, car j'en ai vu un bien plus grand nombre qu'autrefois sur les gués et les frayères. Je crois qu'il serait à propos de délimiter l'embouchure des rivières par des amarques. J'ai trouvé la population disposée à respecter les lois. Les échelles à poisson endommagées par la glace le printemps dernier ont été réparées et servent bien à leur objet. On a bâti une bonne passe-migratoire sur la nouvelle chaussée de la rivière du Milieu. Il peut se faire qu'on ait pris du saumon illégalement dans les rivières et surtout dans celles où il n'y a pas de gardiens, comme les rivières Toney et au Caribou. J'espère que le département placera des gardiens vigilants sur ces cours d'eau, car il est à présumer que la pêche du saumon sera beaucoup pratiquée le printemps prochain sur la côte du cap John et dans les rivières Toney et au Caribou. En raison du manque de gardiens dans ces endroits, mes dépenses ont été plus élevées que je ne l'aurais voulu ; mais je laisse le département juger de l'emploi des quelques piastres que j'ai dépensées de mon propre mouvement."

M. Walter Murray, garde-pêche pour la division est de Pictou, dit dans son rapport :— " La saison de la pêche étant sur le point de finir dans ce comté, je fais remarquer que le système de protection fonctionne avec avantage en ce qui concerne nos pêcheries fluviales. Les gardiens remplissent bien leurs devoirs, et l'on n'a que peu d'exemples de pêche au flambeau et au dard. Quelques cas de violation ont été découverts et seront rigoureusement traités. Le saumon a été plus abondant dans les rivières que depuis nombre d'années. Les instructions relatives à la pêche aux rets dans l'embouchure des rivières où l'eau est saumâtre ont été mises en vigueur, et je n'ai pas entendu dire qu'il ait été tendu de rets contrairement à ces instructions ; de sorte que le saumon a pu se rendre sans obstacle sur les frayères. Il s'est élevé des difficultés parmi les pêcheurs de la côte relativement à leurs places de pêche. Quel-

ques-uns de ces différends ont été réglés, un ou deux sont encore à décider, comme j'en ai déjà f it rapport ; mais j'espère pouvoir tout arranger et réussir à rétablir l'harmonie parm les pêcheurs dans le cours de la saison prochaine. Il s'est tendu plus de rets qu'à l'ordinaire et le rendement du saumon a été plus considérable, ce qui prouve que la protection du poisson sur les frayères favorise la pêche côtière. Il y a eu augmentation de la pêche du hareng, et si les pêcheurs résidents sur la rive eussent été pleinement préparés, ils auraient pris le double de ce qu'ils ont pris. Des rets étaient si pleins de poissons qu'on ne put les tirer à terre, et plusieurs furent entièrement perdus. Les bancs de maquereau se sont tenus dans le golfe, cette saison, dans le district de l'est ; La pêche à la ligne a peu réussi, les pêcheurs de la côte n'ayant ni l'expérience ni les moyens nécessaires. La capture est cependant plus forte que l'année dernière. La pêche de la morue est restée stationnaire dans ce district. On a pris plus d'anguilles que d'ordinaire. Le gaspareau ne fréquente pas ces parages. Il monta de belles truites pendant les mois de juin et de juillet dans les rivières Barney, French et Sutherland. Le système de protection des pêcheries opère avec avantage. Le peuple en comprendra sous peu les nécessités, et nous pouvons nous attendre à une amélioration marquée, surtout dans les pêcheries côtières."

Comté d'Antigonish.—Je n'ai point reçu de rapport de l'officier de ce comté depuis deux ans, et je n'ai pu en avoir de nouvelles. J'ai donc pris pour bases de mes calculs les états de l'an dernier, en y ajoutant une moyenne égale à celle des comtés avoisinants ; ce qui, je l'espère, sera considéré comme satisfaisant.

Avant de clore ce rapport, je me permettrai de porter à votre attention quelques matières de grande importance sur le succès futur de nos pêcheries, et je vous demanderai de prendre en considération favorable mes remarques et mes conclusions. Dans plusieurs cas, l'allocation accordée aux gardes-pêches comme frais de voyage est tout-à fait insuffisante pour leur permettre de remplir leurs devoirs d'une manière efficace. Il y a plusieurs comtés dans ces deux provinces qui n'ont qu'un seul garde-pêche, et, pour avoir l'œil à tout, veiller à ce que les gardiens soient attentifs à leurs devoirs, faire la visite des passes-migratoires, s'assurer qu'elles sont en bon ordre et ouvertes aux époques voulues, poursuivre les violateurs de la loi, régler les disputes qui s'élèvent parmi les pêcheurs, et parcourir toute une division en recueillant les données nécessaires à la compilation des statistiques, tout cela entraîne nécessairement des dépenses considérables, et quand ce service multiplié est bien exécuté, l'argent est dépensé à propos. Si l'on considère que ces officiers paient eux-mêmes toutes leurs dépenses sur leurs propres ressources, et qu'ils n'en touchent le remboursement qu'à la fin de l'année, on admettra que la charge de garde-pêche est loin d'être une sinécure. Le succès complet de nos lois sur les pêcheries dépend tellement du zèle et de l'activité de ces officiers, qu'il est grandement à désirer que leurs bonnes dispositions soient stimulées plutôt que ralenties. D'après ma connaissance personnelle, je puis dire que dans plusieurs cas les sommes fixées par l'annexe de la circulaire du 1er mai 1871 sont tout-à-fait insuffisantes pour permettre aux gardes-pêche de remplir leurs devoirs d'une manière efficace, et cette insuffisance ne peut que tendre à les leur faire négliger. Je suggèrerais donc respectueusement la révision de cette annexe de manière à accorder une rétribution plus élevée aux officiers actifs, intelligents et capables, pour qu'ils puissent porter l'attention nécessaire à la garde de leurs districts.

Dans le but de repeupler plusieurs rivières du Nouveau-Brunswick grandement épuisées, elles ont été mises en réserve pour une période de trois années, par ordre en conseil du 1er mai, 1869, pour la propagation naturelle du poisson. La persistance du braconnage dans la plupart de ces cours d'eau a surtout empêché ces expériences d'être aussi heureuses qu'on l'avait espéré ; mais dans les rivières où les circonstances ont facilité l'application de la loi, les résultats ont dépassé tout ce que j'avais osé attendre. Les rivières de la division de Ste. Croix, dans le comté de Charlotte, prouvent indubitablement les avantages de cette mesure ; et dans tous les autres cours d'eau qui tombent sous les dispositions de cet ordre en conseil, l'amélioration, bien que moins remarquable, est cependant très-apparente. Si l'on considère que la plupart des poissons migrateurs n'atteignent leur maturité qu'à l'âge de trois

ans, on comprendra qu'on ne pouvait raisonnablement s'attendre à une grande augmentation pendant cet espace de temps, mais qu'il faut un autre terme de trois ans pour que cette mesure porte tous ses fruits. Le temps pour lequel ces rivières ont été réservées expire le premier mai prochain, et je recommande respectueusement, mais énergiquement, de continuer l'ordre en conseil pour trois autres années. Si ces rivières sont livrées au public et qu'il puisse y pêcher à discrétion, elles perdront dans une seule saison ce qu'elles ont pu gagner par l'application du règlement, car elles ne sont pas suffisamment repeuplées pour subir de pertes. Tous ceux qui ont quelques connaissances du sujet comprendront si bien l'importance qu'il y a de repeupler ces rivières épuisées et les avantages qui en résulteraient, que je considère inutile d'en dire plus long sur ce sujet. Il pourrait être désirable de prendre des mesures spéciales dans le cas de la rivière Ste. Croix, si les autorités du Maine négligent de protéger le côté américain de cette rivière; mais jusqu'à ce que j'aie appris du commissaire de cet Etat quelle mesure il se propose de prendre, je ne puis faire de recommandations à ce sujet. J'ose néanmoins espérer que la population de Calais saura mieux comprendre ses propres intérêts, et aidera autant que possible au repeuplement de la meilleure rivière qui se trouve dans son Etat.

La destruction qui se fait de la jeune alose et du hareng dans les pêches en fascines, appelle aussi toute votre attention. J'ai traité cette question au long dans mes rapports précédents, et c'est à votre Département de décider s'il ne vaudrait pas mieux dans l'intérêt du public abolir entièrement l'usage de ces engins et ne permettre absolument que la pêche au rets. Il n'y a aucun doute que cette mesure ne dût avoir pour effet d'augmenter considérablement le nombre et la qualité des aloses. Dans la Nouvelle-Ecosse, comme au Nouveau-Brunswick, les pêches du saumon, de l'alose, du hareng et du gaspareau se font sur une grande échelle au moyen de tentures de fascines; et l'abolition de ce dernier mode de pêche causerait sans doute de grands inconvénients pendant un certain temps, peut-être même des pertes; elle exciterait un vif mécontentement dans les endroits où ces tentures sont d'un usage général; mais je suis convaincu que la destruction de la jeune alose et du hareng fait un grand tort et que la vigilance la plus active de nos officiers ne pourrait suffire à la suppression de cette pêche.

Je me suis étendu si longuement dans des rapports précédents sur la question de l'amélioration des bancs d'huîtres dans le Nouveau-Brunswick, et des moyens les plus propres à augmenter le rendement de ces mollusques tant dans cette province que dans la Nouvelle-Ecosse, en plantant de nouvelles huîtrières dans les endroits favorables à leur développement, qu'il me semble avoir épuisé le sujet. Bien que le temps pendant lequel il est défendu de faire cette pêche ait été strictement observé, un dragage annuel excessif et insensé empêche non-seulement l'augmentation des huîtres, mais devra nécessairement épuiser les bancs; et si l'on ne prend des mesures efficaces, tous les bancs d'huîtres de cette province seront bientôt détruits. Le moyen le plus simple, le plus sage et le plus sûr d'augmenter la production des huîtres dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, ce serait de louer tous les endroits favorables à leur culture, (qu'il s'y trouve d'anciens bancs d'huîtres ou non) à des termes assez avantageux pour engager des personnes entendues à y risquer leurs capitaux. C'est ce que l'on a fait dans d'autres pays, et c'est le seul moyen qui, suivant moi, puisse réussir; car tant que les huîtrières seront la propriété du public, on les draguera aussi longtemps et aussi souvent qu'il s'y trouvera une huître. Les résultats de la protection ordonnée par l'acte des pêcheries pendant ces quatre dernières années, ont été absolument nuls et on a même épuisé davantage les bancs d'huîtres par les quelques barils qu'on y a pris de plus; si bien, qu'il est à peu près inutile de draguer dans la plupart des endroits où les huîtres étaient autrefois abondantes. Ces remarques s'appliquent surtout à Shédiac, Cocagne, Bouctouche et Richibouctou; mais les mêmes causent produisent de semblables résultats dans d'autres localités; car il est évident qu'aucun banc ne peut suffire à une pêche faite avec des engins grossiers et lourds, qui détruisent autant d'huîtres qu'ils en prennent. Pour donner à ces huîtrières quelque chance de se repeupler et d'augmenter, on ne devrait y permettre le draguage qu'une fois tous les trois ou quatre ans, et défendre de les déranger dans l'intervalle; mais, comme de raison, ceux qui n'y ont aucun intérêt ne s'occupent que du présent, sans souci de l'avenir. Le mode le plus sûr après l'affermage, pour obtenir l'augmentation des bancs d'huîtres, serait de les réserver pendant un certain

nombre d'années—disons dix ou douze ans,—et d'empêcher absolument d'y faire la pêche pendant ce temps. Si l'on ne prend pas l'un ou l'autre de ces moyens, les meilleures espèces d'huîtres qu'il y ait au monde auront disparu dans quelques années. Je dois faire connaître à ce sujet que l'expérience tentée par l'Hon. A. MacFarlane, dans la baie de Malagash, comté de Colchester, promet de réussir complètement. Il a déjà planté d'autres bancs, et les jeunes huîtres profitent rapidement ; ce qui prouve qu'on peut cultiver les huîtrières sur nos côtes avec autant de certitude de succès que la terre même. Quand on considère les grandes demandes de ce délicieux bivalve, et les nombreux marchés qu'ouvrira bientôt le chemin de fer intercolonial, on doit regretter que les grandes facilités que nous avons pour obtenir une production huîtrière illimitée ne soient pas utilisées tout de suite par l'adoption de moyens propres à assurer ce résultat. Tels qu'ils sont, les bancs ne profitent à personne, et il n'y a aucun lieu d'espérer un heureux changement avec le système actuel; au contraire, il est à peu près certain qu'ils seront entièrement détruits avant peu de temps. Je prie le département d'examiner de nouveau ce sujet, et de prendre quelque mesure pour conserver et développer cette source considérable de richesse.

En voyant les développements de l'industrie de la préparation du homard, et la grande quantité de ces crustacés qui se prend tous les ans dans les deux provinces, ne ferait-on pas sagement aussi de profiter de l'expérience acquise en ce qui concerne nos bancs d'huîtres et de prendre des précautions afin d'empêcher un semblable résultat pour le homard. Ces crustacés ont jusqu'ici été tellement abondants sur certaines parties de nos côtes, et, jusqu'à ces années dernières, on avait si peu su tirer parti de leur abondance qu'on n'a pas jugé nécessaire d'en réglementer la pêche ; ce qui fait qu'on les a pris en toute saison sans porter grande attention à leur qualité ou à leur état. Néanmoins, comme toute source de production de cette nature, quelque riche qu'elle soit, peut s'épuiser si l'on n'y met ordre, il est évident que le homard court beaucoup de risque d'avoir le même sort que les huîtres ; c'est-à-dire de disparaître à peu près par suite d'une pêche excessive. Afin d'obvier à ce mal, il importerait qu'il fût passé un ordre en conseil prohibant la pêche du homard du 15 août au 30 septembre, et portant défense, pendant cette période de prohibition, de pêcher, acheter, vendre ou avoir en sa possession de ces crustacés. Le homard commence à perdre sa carapace de bonne heure dans le mois d'août, et pendant les deux mois qui suivent il est en mauvaise condition, impropre comme nourriture, et ne devrait pas être pêché.

Il y a dans la Nouvelle-Ecosse, de même que dans le Nouveau-Brunswick, plusieurs bonnes rivières dans lesquelles des obstacles naturels s'opposent à l'ascension du poisson. Le garde-pêche McCluskey mentionne un banc de sable, près de l'embouchure de la rivière au Saumon, dans le comté de Victoria, qui empêche le saumon de pénétrer dans ce beau cours d'eau; et le garde-pêche Morehouse regrette qu'à cause d'une chute insurmontable, le poisson ne puisse fréquenter la rivière Sissabou, dans le comté de Digby. Le garde-pêche Jost dit qu'il y a un obstacle sur la Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg ; et le garde-pêche Ballam en signale un aussi sur la Grande Rivière, dans le comté de Richmond. Si l'on pouvait affecter une légère somme pour faire disparaître tous ces obstacles, ces rivières deviendraient bientôt d'importantes pépinières pour la reproduction du saumon et d'autres poissons. On pourrait de même ouvrir avantageusement d'autres cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse, si l'on avait l'argent nécessaire; les plus importants sont les rivières mentionnées plus haut et l'Avon dans le comté de Hants.

Par le grand nombre de demandes qui m'ont été faites de baux de rivières et de places de pêche, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, je suis porté à croire que les pêcheurs désirent voir introduire dans les provinces maritimes le système de baux qui est en usage dans les provinces de Québec et d'Ontario. Les disputes continuelles qui s'élèvent entre les pêcheurs et les propriétaires riverains, entre les pêcheurs eux-mêmes, rendent cette mesure de plus en plus nécessaire, et j'ai la conviction qu'on sera forcé de l'adopter à la fin. Dans la plupart des cas, les pêcheurs préfèreraient payer un léger loyer au gouvernement pour leurs places de pêche, plutôt que d'être obligés de se disputer tous les ans avec leurs voisins au sujet de leurs droits respectifs. Il arrive souvent que, dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, les propriétaires riverains font payer une redevance aux pêcheurs pour la permission de tendre des rets sur le front de leurs propriétés, tandis que de fait ils n'ont aucuns droits exclusifs au-delà de leur limite, qui est le rivage. Quant à payer un loyer pour ce privilège, il est évident

qu'on devrait le payer au gouvernement et non aux propriétaires riverains. Une semblable mesure aurait en outre d'excellents effets dans l'intérêt des pêcheurs, en ce qu'elle protégerait et accroîtrait ses moyens d'existence, en assurant l'observation de la loi et des règlements et la conservation des pêcheries.

On a fait dans la Nouvelle-Ecosse beaucoup de demandes de location de cours d'eau pour la pêche à la mouche, et je ne vois aucune raison de les refuser. Dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, cette pratique de la mise en affermage a les meilleurs résultats, car la seule présence d'amateurs sur un cours d'eau empêche, dans une grande mesure, la pêche illégale et l'usage du dard. Le loyer qu'on retirerait diminuerait d'autant la dépense de deniers publics que nécessite le service des pêcheries. Il est inutile d'espérer jouir de tous les avantages de nos lois de pêche tant qu'on n'aura pas adopté un système uniforme pour toutes les provinces. On m'a aussi demandé la permission d'occuper des rivières presque entièrement ruinées, pour y essayer la reproduction artificielle du poisson. La pisciculture a si bien réussi, et a produit des résultats si avantageux dans d'autres endroits, que je ne puis mieux faire que de recommander qu'on accorde toutes les facilités et tous les encouragements possibles pour l'introduire dans nos provinces. Le succès complet qui a couronné les expériences de M. Wilmot, dans Ontario, et celles de M. Holliday, sur la rivière Moisie, me fait espérer qu'on pourrait également réussir à former des établissements semblables dans nos deux provinces. Les grands fruits qu'on en retirerait pour le repeuplement de nos rivières, dédommageraient amplement, suivant moi, des dépenses de construction et d'entretien, si ces établissements ne parvenaient pas (comme je suis bien certain d'ailleurs qu'ils y parviendraient) à se soutenir par eux-mêmes.

Dans tous les rapports que j'ai eu l'honneur de vous soumettre, je me suis efforcé de démontrer l'absolue nécessité qu'il y a de décréter une loi d'inspection générale, par laquelle on puisse garantir la qualité du poisson exporté ou vendu sur les marchés du pays. Cette nécessité devient tous les ans de plus en plus évidente ; car il se pratique toutes sortes de fraudes, et notre magnifique poisson, qui n'a pas son égal dans les autres pays, au lieu d'obtenir les prix les plus élevés, comme il le devrait faire, est déprécié sur les marchés étrangers, en raison du peu de soin qu'on met à le préparer, et de la manière frauduleuse dont on le marque. Ce sujet est tellement important que j'espère que la prochaine session du parlement ne se terminera pas sans qu'on ait fait une loi sévère pour l'inspection du poisson et de l'huile de poisson. Notre poisson ne jouira de la réputation à laquelle ses qualités supérieures lui donnent si justement droit, que lorsque l'on aura adopté une mesure de ce genre.

W. H, Venning,
Inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

APPEN

Statistique des pêches de la Province du Nouveau-Brunswick pour l'année 1871, pêches et la valeur

Comtés.	Nombre d'hommes employés.	Brasses de filets.	Saumon frais—lbs.	Maquereau—lbs.	Maquereau—brls.	Hareng—brls.	Gaspareau—brls.	Morue sèche—qtx.	Morue salée—brls.	Alose—brls.	Barbue—qtx.
Ristigouche	72	7,970	298,407	248	......	8,976	....	860	......	......	....
Gloucester	1,029	9,310	238,977	9,500	1,234	18,400	2,380	1,300	1,400	......	....
Northumberland	980	36,791	452,612	14,480	221	9,864	970	2,020	90	......	....
Kent	654	30,021	133,000	....	2,500	2,300	1,450	1,876	76	......	....
Westmoreland et Albert	280	29,285	....	....	560	125	5,320	......	......	6,356	160
Carleton	......	....	15,000	....	.....	....	....	......	......	80	....
York	......	....	5,500	....	......	....	....	......	......	400	....
Comtés du Roi, de la Reine et Sunbury..	102	....	30,000	....	......	....	750	......	......	500	....
St. Jean	685	102,894	435,000	......	......	3,460	14,300	......	......	2,300	....
Charlotte	1,359	23,375	....	....	......	107,746	....	1,300	......	50	20,020
	5,161	239,646	1,608,496	24,228	4,515	150,871	25,170	6,496	1,566	9,686	20,180

Département de la Marine et des Pêcheries,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1871.
(Certifié) W. F. Whitcher.

DICE O.

donnant le nombre d'hommes et de filets employés, le produit des différentes des produits pêchés.

Aigrefin—qtx.	Flétan—qtx.	Merlan—qtx.	Bar—lbs.	Truite—lbs.	Eperlan—lbs.	Anguille—lbs.	Poisson mêlé—brls.	Homard—boîtes.	Huîtres—boisseaux.	Huile—gallons.	Résidus de poisson—brls.	Valeur.
												$
......	....	......	....	11,560	....	....	768	....	....	....	....	51,688
......	....	......	....	....	160,300	....	....	19,000	18,000	2,280	....	151,648
......	....	......	93,931	9,570	9,200	....	879	2,500	1,900	530	....	92,772
......	....	......	48,000	5,340	315,600	30,000	45,500	120,000	19,550	930	....	227,527
......	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	89,328
......	....	......	....	2,500	....	....	....	....	....	....	....	3,700
......	....	......	....	....	....	....	......	....	....	....	....	5,700
......	....	......	....	....	....	....	2,100	....	....	....	....	11,950
2,763	2,600	......	1,800	....	....	....	300	13,000	....	....	....	136,955
1,050	11,000	1,050	....	....	....	....	10,503	70,000	....	62,816	900	413,765
3,813	13,600	1,050	143,731	28,970	485,100	30,000	60,050	224,500	39,450	66,556	900	1,185,033

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPEN

STATISTIQUE des pêches de la Province de la Nouvelle-Ecosse pour l'annee 1871, pêches et la valeur

Lieux.	Nombre d'hommes.	Rets et seines.	Especes de							
			Saumon, brls.	Saumon en boîtes, No.	Saumon frais, lbs.	Saumon fumé, No.	Maquereau, brls.	Hareng, brls.	Hareng fumé, boîtes.	Gaspareau, brls.
Comtés.										
Cumberland.........	120	110	75	....	3,250	300	25	1,475	....	1,295
Colchester...........	295	210	225	....	.. ..	....	....	275	. ...	230
Hants...............	175	370	49	....	2,460	....	....	....	....	250
Du Roi...............	285	340	142	....	4,150	....	....	3,121	....	....
Annapolis...........	280	575	32	....	7,000	....	....	6,735	4,500	22
Digby................	1,265	552	15	....	2.050	....	30	5,590	5,700	....
Yarmouth...........	1,392	867	83	....	11,894	....	955	3,566	....	2,700
Shelburne...........	1,892	8,340	43	....	....	....	31.896	24,398	....	250
De la Reine..........	750	565	506	....	49,820	....	3,857	7,494	....	....
Lunenburg..........	1,878	4,016	20	....	30,448	240	25,545	17,787	....	970
Halifax..............	2,239	9.665	77	....	172,902	....	70,308	37,857	....	178
Pictou...............	416	243	74	....	125,014	....	100	1,806	....	....
Antigonish..........	750	800	330	75,450	....	....	6,720	4,750	....	....
Guysboro............	2,796	14.558	1,220	....	....	....	39,490	47,680	....	1,340
Richmond...........	1,875	3,744	170	....	....	....	20,182	22.210	....	1,220
Cap Breton..........	1,472	5,631	377	....	....	....	6,681	5,789	....	277
Victoria.............	769	1,140	168	....	....	...	7,528	1,621	....	....
Inverness...........	1,664	1,386	229	25.541	....	....	14,835	9,446	....	1,325
Total........	20,313	53,112	3,885	100,991	408,988	540	228,152	201,600	10,200	10,055

DICE P.

donnant le nombre d'hommes et de filets employés, le produit des différentes des produits pêchés.

POISSON.

Anguille—brls.	Truite—brls.	Flétan—brls.	Morue—qtx.	Poissons mêlés—qtx.	Alose—brls.	Eperlan—brls.	Noues—brls.	Homard—boîte.	Aigrefin—No.	Poisson consommé à l'état frais. Valeur en piastres.	Rogues de morue.	Chiens de mer—No.	Finnan Haddy,—qtx.	Huile—gallons.	Valeur totale de l'huile et du poisson.
										$					$ cts.
...	5	.....	320	....	975	...	..	....	......	2,600	.....	....	...	....	25,664 50
...	...	.....	250	....	1,407	75	..	....	......	3,500	.....	....	...	....	21,566 00
...	...	.....	....	....	2,350	...	..	....	......	3,750	.....	....	...	....	24,752 00
...	...	.....	705	....	1,285	...	..	....	......	4,250	.....	....	...	....	32,774 00
...	...	.....	5,960	1,850	.....	...	..	....	......	5,250	.....	....	...	....	67 859 00
60	...	230	12,086	11,662	150	...	..	....	25,000	6,750	.....	....	300	10,285	135,555 00
89	7	.....	61,641	2,051	3	...	46	....	50,000	10,350	40	....	...	24,809	315,919 30
...	...	.....	58,273	9,874	7	175	..	....	......	11,600	.....	....	...	34,250	584,445 00
10	...	38	,702	1,275	.....	...	..	25,000	......	7,250	44	....	...	33,736	234,295 90
...	...	.....	55,512	13,878	.....	...	..	306,000	......	12,400	.....	370,000	...	57,724	590,873 20
...	...	350	41,714	465	.....	...	..	432,500	......	20,300	.....	....	...	57,500	877,758 40
40	...	.....	1,120	....	.....	100	..	....	......	4,200	.....	....	...	2,500	44,336 80
...	...	.....	4,891	2,470	.....	...	..	....	......	5,400	.....	....	...	3,600	118,931 50
172	127	1,829	44,619	11,789	.....	...	..	142,000	......	13,500	1,510	....	...	52,067	743,210 30
245	5	.....	34,865	57,820	.....	...	..	....	......	10,750	.....	....	...	24,230	582,244 00
190	...	.....	17,520	5,015	.....	...	..	....	......	9,650	.....	....	...	10,110	172,990 00
...	...	101	20,942	....	.....	...	..	....	......	6,300	.....	....	...	14,280	150,558 00
...	...	.....	52,948	1,390	.....	...	..	....	......	8,900	.....	....	...	26,005	377,258 00
806	144	2,548	447,168	119,539	6,177	350	46	905,500	75,000	146,700	1,594	370,000	300	351,096	5,101,030 90

APPENDICE Q.

VAPEUR DU GOUVERNEMENT "LADY HEAD,"
HALIFAX, N.-E., 31 Décembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les extraits suivants du journal tenu à bord du vapeur du gouvernement "Lady Head," pendant l'année expirée le 31 décembre, 1871.

En janvier et février, le charpentier et les mécaniciens furent occupés à faire les réparations nécessaires au bâtiment.

Le 15 mars, ces réparations étant en partie terminées, le vapeur prit la mer pour l'Ile de Sable, sous la conduite du premier officier, le commandant ayant alors des devoirs à remplir à Ottawa.

Le 16, arrivé à l'île. Impossible de mouiller, à cause d'un gros vent de nord ; il fallut s'éloigner et se rapprocher alternativement de la côte.

Le 17, le temps étant meilleur, on jeta l'ancre vis-à-vis la station principale. Comme il n'y avait pas eu de naufrages, le vapeur laissa l'île à 2.15 heures p. m.

Le 18, arrivé à Halifax, débarqué les approvisionnements et licencié l'équipage.

Pendant le reste de ce mois et le commencement d'avril, les charpentiers furent employés à doubler en cuivre le pont supérieur.

Le 10 avril, après avoir embarqué les provisions, nous sortîmes du port ; mais la mer, qui était trop grosse, nous força de rentrer.

Le 11, le temps étant meilleur, nous partîmes de nouveau pour l'île de Sable.

Le 12, à 8 heures a. m., aperçu la terre et jeté l'ancre vis-à-vis la station principale. Comme il n'y avait pas eu de naufrages nous quittâmes l'île à 3 heures p. m., pour Halifax, par un fort vent de sud-est.

Le 13, grande brise de vent d'ouest. A 9 heures a. m., nous étions en vue du phare de Sambro. A 1 heure p. m., nous amarrâmes au quai à Halifax et l'équipage fut payé.

Pendant la fin d'avril et le commencement de mai, on fit des réparations au vapeur.

Le 26 mai, on mit le vapeur sur le chantier de marine pour en nettoyer et peinturer la carène.

Le 31, il sortit de la cale de radoub et fut amarré au quai à Halifax.

Le 3 juin, je fis une enquête sur le naufrage du bâtiment "Star of the West." Après avoir reçu notre armement et chargé sur le "S. G. Marshall" les approvisionnements destinés à l'île de Sable, nous démarrâmes à midi et prîmes la mer avec le "S. G. Marshall" à la remorque.

Le 4, étant en vue de l'île, je lâchai la goëlette et débarquai une partie du chargement à la station principale. A 6 heures, mouillé vis-à-vis la station principale.

Le 5, à 2 heures p. m., après avoir débarqué les provisions, je remis en mer, le cap au nord. Gros vent d'ouest ; laissé tomber les voiles.

Le 6, à 9 heures a. m., mouillé à Louisbourg ; le temps étant devenu meilleur dans l'après-midi, je me rendis à l'endroit où était naufragé le "Star of the West," et après y avoir fait une enquête, je continuai ma route jusqu'à la Baie des Vaches pour me procurer d'autres informations.

Le 8, je me rendis à Scattari, et revins à la Baie des Vaches par un temps brumeux.

Le 9, grosse brume. Parti à 10 heures a. m., en portant au nord. A 6 heures p. m., doublé le cap St. Laurent et couru au sud. A minuit, nous passâmes Margaree.

Le 10, à 7 heures a. m., jeté l'ancre dans le port d'Hawkesbury. Pris la mer à midi, et après avoir passé le Petit Canso, en courant à l'ouest, nous allâmes mouiller dans le hâvre de Green Island County pour faire l'examen de l'emplacement choisi pour l'établissement d'un phare. A 4 heures p. m., nous remettions en mer.

Le 11, à 1 heure p. m., en vue du phare de Sambro. A 4 heures, amarré à quai à Halifax.

Le 14, le capit. Scott se rendit à St. Jean, N.-B., pour y faire l'examen des capitaines et des seconds de navires; en son absence le vapeur embarqua des approvisionnements pour l'île de Sable.

Le 15, à 10 heures a. m., laissé le quai et pris la mer, et à 11 heures a. m., nous nous dirigions vers l'île de Sable.

Le 16, à 3 heures, arrivé en vue de l'île. A cinq heures, jeté l'ancre et débarqué les provisions. A 8 heures p. m., parti de l'île de Sable pour aller chercher à l'île Cranberry une trompette d'alarme.

Le 17, à 3 heures a. m., arrivé en vue de l'île Cranberry ; à 6 heures, embarqué la trompette d'alarme ; à 1 heure p, m., levé l'ancre et mis le cap à l'ouest.

Le 18, brume épaisse. A 4 heures a. m., arrivé en vue de Sambro. A 5.30 heures, amarré au quai à Halifax.

Après avoir exécuté les réparations et embarqué les approvisionnements nécessaires, nous reprîmes la mer le 24.

Le 25, passé dans le détroit de Canso, et mouillé à Port Hood, Cap-Breton ; Ici, je trouvai le steamer de Sa Majesté, " Niobé ", et les goëlettes du gouvernement, " S. G. Marshall " et " Ella, G. McLean." Après avoir communiqué avec cette dernière, je repartis à 11 heures a. m., pour Pictou, où nous arrivâmes à 4 heures p. m.

Le 30, à 10 heures a. m., après avoir fait notre provision de charbon, nous prîmes la mer en destination pour Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, où nous mouillâmes à 4 heures p. m. A 5 heures p. m.. le même jour, pris la mer ; et à minuit, mouillé dans le hâvre de Pictou.

Le 5 juillet, pris la mer, cap à l'est.

Le 6, à 4 heures p. m. mouillé à Port Hawkesbury. Fait éviter le steamer pour corriger la déviation du compas, et à dix heures parti de cet endroit pour Sidney.

Le 7, fait du charbon au quai Victoria. A 2 heures p. m., parti du port, et à 6.30 heures mouillé pour la nuit à Ingonish sud.

Le 8, temps calme et brumeux. A 7 heures a. m., levé l'ancre, en route pour l'île St. Paul. A 10.30 heures, mouillé vis-à-vis la station principale, et descendu à terre pour examiner l'établissement. A 1.30 heure levé l'ancre et couru vers l'ouest, et à 4 heures p. m. mouillé dans la baie St. Laurent pour la nuit.

Le 9, le vent étant tourné au nord, et par une très-grosse mer, je laissai la baie à 2.30 heures a. m., courant vers Georgetown, Ile du Prince-Edouard, où nous mouillâmes à 1 heure p. m., et à 2.30 heures p. m., après avoir levé l'ancre, je me dirigeai vers Charlottetown, où j'arrivai à 8 heures du soir.

Le 11, à l'aube, levé l'ancre et pris la mer. A 11 heures a. m., mouillé dans le havre de Shédiac.

Le 12, je me rendis à Miramichi, et après avoir pris à bord Sandford Fleming, Ecr., et un corps d'ingénieurs, levé l'ancre et descendu la rivière. Le temps devenant mauvais, nous mouillâmes vis-à-vis Chatham pour la nuit.

Le 13, à 3.30 heures a. m., levé l'ancre et descendu la rivière, cap au nord. A 1 heure p. m., ayant doublé Miscou nous commençâmes à remonter la baie des Chaleurs. A 7 heures p. m. mouillé vis-à-vis de Bathurst, où nous trouvâmes le vapeur de Sa Majesté " Racoon. " Débarqué les ingénieurs.

Le 14, à 1 heure p. m., levé l'ancre, en route pour Dalhousie, où nous mouillâmes à 6 heures p. m.

Le 15, mis une chaloupe à l'eau pour examiner les battures.

Le 16, grande brise de nord-est. Levé l'ancre et descendu la baie. A 2 heures p. m. nous doublâmes Miscou, courant au sud. A 3 heures p. m. vu une goëlette américaine pêchant à douze milles de la côte.

Le 17 au matin, passé dans le détroit de Northumberland, A 11 heures a. m., mouillé Pictou.

Le 19, à 4.30 heures p. m., je fis lever l'ancre et mettre le cap sur l'île St. Paul, ayant appris qu'il y avait eu un naufrage en cet endroit.

Le 20, à 7.30 heures, arrivé en vue de l'île St. Paul. Le surintendant de l'établissement, et le capitaine Lorrance, de la " Minerve, " vinrent à bord ; ce dernier avait perdu son bâtiment sur le côté sud de l'île. Ne pouvant lui rendre aucun secours, nous appareillâmes à 9 heures a. m., pour Aspey Bay, afin de télégraphier aux propriétaires. A midi, mouillé près de la station du télégraphe.

Le 21, à 5 heures a. m., levé l'ancre et mis le cap sur l'île St. Paul, où, après avoir communiqué avec le bâtiment naufragé, nous allâmes chercher un abri à Ingonish.

Le 22, arrivée de la goëlette du gouvernement " Sweepstake. "

Le 24, à 4.30 heures a. m., levé l'ancre pour aller à l'île St. Paul. A midi mouillé vis-à-vis la station principale, où se trouvait rendue la goëlette du gouvernement " S. G. Marshall. " A 4 heures p. m. vu le steamer " Peruvian, " de la ligne Allan, qui s'approchait de l'île. A 6 heures p. m., nous quittons l'île en gouvernant à l'ouest.

Le 25, couru au sud, et à 10.30 heures a. m., mouillé à Pictou.

Le 26, à 4 heures p. m., arrivée du steamer de Sa Majesté " Racoon."

Le 28, à midi, levé l'ancre et pris la mer. A 7 heures p. m., mouillé à Charlottetown, île du Prince-Edouard.

Le 30, à 6 heures a. m., levé l'ancre et pris la mer. A 10 heures a. m., vu plusieurs goëlettes américaines à l'ancre près de la pointe ouest de l'île de Pictou ; j'allai les visiter (Voir les appendices.) A midi, mouillé dans le havre de Pictou, et après avoir reçu mes lettres, pris la mer. A 8 heures p. m., doublé le cap Est de l'île du Prince-Edouard.

Le 31, mis le cap sur Miscou, à 10.30 heures a. m., doublé Miscou, et à 4 heures p. m., mouillé dans la rade de Bathurst.

Le 1er août, à 2 heures p. m., pris à mon bord les commissaires du chemin de fer Intercolonial ; à 10 heures p. m., nous doublions le phare de Miscou.

Le 2, à 5 heures a. m., brume épaisse ; jeté l'ancre par cinq brasses d'eau. A 10 heures a. m., le temps s'éclaircissant, nous levons l'ancre et chassons la terre. A 2 heures p. m., arrivé en vue du phare d'Escuménac, nous pénétrons dans la baie. A 7 heures p. m., mouillé vis-à-vis Newcastle.

Le 3, à 10 heures a. m., levé l'ancre et descendu la rivière. A 2 heures p. m., doublé la pointe d'Escuménac. A 8.30 heures p. m., mouillé dans la rade de Shédiac et débarqué les commissaires du chemin de fer.

Le 4, à 5 heures, a. m., levé l'ancre pour entrer dans le port, où se trouvait la goëlette du gouvernement " Water Lily."

Le 5, le capt. Scott se rendit à St. Jean pour y faire l'examen des capitaines et des seconds de navires.

Le 10, à midi, le capt. Scott étant de retour à bord, l'ancre fut levée à 1 heure p. m. ; le vaisseau reprit la mer. A 4 heures p. m., mouillé vis-à-vis le cap Jourimain. Le capitaine descendit à terre pour examiner le phare. A 5 heures p. m., passé le détroit de Northumberland. A 10 heures p. m., brume épaisse ; mouillé vis-à-vis l'île à Bois, par onze brasses d'eau.

Le 11, à 4 heures a. m., levé l'ancre et mis le cap sur Pictou.

Le 16, à midi, levé l'ancre, et mis le cap sur Port-Hood.

Le 17, à 5 heures a. m., levé l'ancre et mis en mer, cap au nord, à la recherche du " S. G. Marshall." A 8 heures a. m., je le découvris près de terre, et lui ordonnai de nous suivre. A 11 heures a. m., mouillé dans la baie de Chéticamp, je me rendis à terre afin d'y choisir un emplacement favorable pour le phare. La goëlette " S. G. Marshall " étant arrivée à 2 heures p. m., son commandant fut requis de venir à bord du " Lady Head " pour rendre compte de sa désobéissance aux instructions qu'il avait reçues de l'hon. ministre de la marine et des pêcheries. A la suite de l'enquête qui se fit il crut devoir offrir sa démission, qui fut acceptée, et le " S. G. Marshall " fut mis sous le commandement du premier officier. A 7 heures p. m., levé l'ancre et couru au sud.

Le 18, à 5 heures a. m., mouillé dans le havre de Pictou, fait du charbon et reprit la mer.

Le 19, à 7 heures a. m., doublé le cap St. Laurent, en route pour Ingonish.

Le 20, à 5 heures a. m., levé l'ancre et fait route vers Sidney. Nous trouvâmes le steamer de Sa Majesté "Danae" dans ce port. Gros vent de nord.

Le 21, à 9 heures a. m., levé l'ancre et fait voile pour Ingonish.

Le 22, à 3.30 heures a. m., levé l'ancre; nous courons au nord. A 8 heures a. m., doublé le cap St. Laurent. A 2 heures p. m., arrivé en vue du cap Est de l'île du Prince Edouard; vu 27 goëlettes pêchant près de terre. A 9 heures p. m., mouillé dans le havre de Pictou.

Le 23, à 4 heures p. m., levé l'ancre et pris la mer. A 11 heures p. m., mouillé dans le port d'Hawkesbury.

Le 24, à 6 heures a. m., fait éviter le steamer pour corriger la déviation du compas. A 9 heures a. m., pris la mer, et à 1 heure p. m., doublé le cap Canso par une grosse mer. Mouillé à Whitehaven pour la nuit.

Le 25, à 4 heures p. m. levé l'ancre et pris la mer, avec le cap au sud-ouest; gros temps.

Le 26; le mauvais temps continue. A 2 heures a. m., jeté la sonde; nous chassons la terre. A 5 heures a. m., arrivé en vue de la pointe de Chebouctou, et entré dans le havre d'Halifax.

Le 1er septembre; fait du charbon et repris la mer. A minuit, passé au large du phare de l'île au Castor.

Le 2, à 8 heures, a. m., arrivé en vue du phare de Canso. A 3 heures p. m., dans le passage de Main-à-Dieu. A 7 heures p. m., mouillé vis-à-vis du phare de la pointe Basse, par un temps brumeux.

Le 3, à 4 heures a. m., tempête de sud-ouest; levé l'ancre et couru chercher un abri à la pointe Edouard, havre de Sidney. Le steamer de Sa Majesté, "Danae," était dans le port.

Le 4, fait du charbon au quai Victoria, et à 4 heures p. m., levé l'ancre et pris la mer.

Le 5, à 6 heures a. m., arrivé en vue des îles de la Madeleine. A 6 heures p. m., doublé le cap nord de l'île du Prince-Edouard, et à 10 heures p. m., mouillé en dehors de la barre de Miramichi.

Le 6, à 5 heures a. m., levé l'ancre pour entrer en rivière.

Le 8, à 8 heures a. m., levé l'ancre pour descendre la rivière; mouillé, en chemin, vis-à-vis Chatham.

Le 9, à 5 heures a. m., levé l'ancre et descendu la rivière. A 10 heures a. m. parlé à la goëlette du gouvernement, "New England," par le travers de l'île du Portage. A midi, nous doublons la pointe Escuménac, et faisons le sud; nous mouillons dans la baie de Shédiac pour la nuit.

Le 10, à 5 heures a. m., levé l'ancre et passé le détroit de Northumberland. A 4 heures p. m., mouillé à Pictou.

Le 12, à 6 heures a. m., sorti du havre; course nord; à 4 heures p. m., mouillé à Shédiac.

Le 13, le capitaine Scott se rend à St. Jean, N.-B., par le chemin de fer, pour y examiner les capitaines et les seconds de navires.

Le 18, à midi, retour du capitaine Scott; levé l'ancre et pris la mer. Mouillé dans la baie de Bedèque, I. du P.-E., pour y passer la nuit.

Le 19, à 5 heures a. m., levé l'ancre et couru u sud. A 9 heures a. m., voyant une goëlette désemparée qui cherchait à faire la terre, nous fûmes à son secours; mais comme nos services n'étaient pas nécessaires, nous fîmes route pour Pictou.

Le 20, après avoir fait du charbon et de l'eau, nous levâmes l'ancre et prîmes le chemin du détroit de Canso. A minuit, doublé le phare de la pointe Eddy.

Le 21, à 2 heures a m., le brouillard diminuant, doublé le cap Canso et couru à l'ouest. A 5 heures p. m., passé la bouée du Thrum Cape. A 6 p. m., amarré au quai à Halifax.

Le 22, embarqué des provisions pour l'île de Sable.

Le 23, ayant appris que le "Napoléon III" était échoué près du cap Ray, sur la côte de Terreneuve, je pris à bord des plongeurs avec leur appareil, une pompe à vapeur, une chaudière et autres gréments pour aller à son secours. A 6 heures, le vapeur était prêt à

prendre la mer, mais comme le baromètre baissait rapidement, je décidai de passer la nuit dans le port.

Le 24, à 6 heures a. m., démarré et pris la mer. A midi, par le travers de l'île au Castor. A 8 heures p. m., doublé l'île Cranberry. A minuit, passé le port Hawkesbury.

Le 25, à 8 heures a. m., passé l'île Margaree. A 4 heures p. m., mouillé vis-à-vis l'île St. Paul et débarqué les provisions.

Le 26, à 1 heure a. m., levé l'ancre en route pour le cap Ray. A 7 heures a. m., parlé à plusieurs pêcheurs, vis-à-vis le port aux Basques, qui m'informèrent que le "Napoléon III" avait réparé ses avaries et fait voile pour Québec deux jours auparavant. Couru vers l'ouest. A 4 heures p. m., doublé le cap St. Laurent et couru au sud.

Le 27, à 7 heures a. m., mouillé dans le havre de Pictou et débarqué les plongeurs.

Le 28, à 10 heures a. m., levé l'ancre et pris la mer en route pour Halifax. Mouillé à minuit dans le port de Whitehaven.

Le 30, à 5 heures a. m., levé l'ancre et couru vers l'ouest. Passé l'île au Castor à midi. A 7 heures p. m., amarré au quai à Halifax.

Le 1er octobre, arrivée des goëlettes du gouvernement "S. G. Marshall" et "Sweepstake."

Le 2, débarqué la pompe à vapeur et la chaudière, et embarqué des provisions pour l'île de Sable.

Le 3, à 8 heures p. m., démarré et pris la mer. Passé près du phare de l'île au Castor à minuit.

Le 4, à 7 heures a. m., mouillé à Whitehaven, en attendant le beau temps pour continuer jusqu'à l'île de Sable. Visité plusieurs bâtiments de pêche américains.

La goëlette "Ocean Belle" arriva le 9. Son gouvernail avait reçu d'assez graves avaries en mer, et j'envoyai le charpentier à bord pour le réparer.

Le 10, à 4 heures p. m., le temps étant devenu meilleur, nous levâmes l'ancre et partîmes pour l'île de Sable.

Le 11, à 2 heures a. m., la brume a diminué ; jeté la sonde et mis en panne jusqu'au jour. A 6 heures a. m., continué notre route, et à 10 heures a. m., en vue de l'île. A 11 heures a. m., mouillé et débarqué les provisions. A 8 heures p. m., levé l'ancre et pris la mer.

Le 12, le vent de sud qui soufflait assez fort devint une tempête. A 3 heures p. m., en vue du phare de Sambro. A 4.20 heures p. m., mouillé les deux ancres vis-à-vis la ville ; nous restons sous pleine vapeur. A. 5 heures p. m., la tempête augmente de violence ; saute de vent du sud-est au sud-ouest ; barques et goëlettes courent chercher un abri dans le port, car il est impossible de tenir au large.

Le 13, à 6 heures a. m., le temps étant devenu meilleur, nous levons l'ancre et parcourons le bassin et le havre pour donner de l'aide à ceux qui en auraient besoin ; mais comme nos services ne furent pas requis, je fis amarrer le vapeur au quai.

Le capitaine Scott se rendit à St. Jean, N.-B., le 16, pour l'examen des capitaines et seconds de navires.

Le 21, retour du capt. Scott.

Le 23, réparé les cordages et les chaloupes.

Le 25, les goëlettes "S. G. Marshall" et "Sweepstake" arrivent pour être mises en désarmement.

Le 26, arrivée de la goëlette du gouvernement "Water Lily" ; elle délivre l'armement du "New-England."

Le 29, la goëlette du gouvernement "Water Lily" fait voile pour St. Jean, pour y être mise en désarmement.

Le 30, l'équipage du vapeur fut employé à mettre le "S. G. Marshall" en hivernage dans l'anse Dartmouth.

Le 31, reçu à bord des approvisionnements pour l'île Scattarie. A 2 heures p. m., laissé le quai et pris la mer. A 8 heures p. m,, en vue de la lumière de l'île au Castor.

Le 1er novembre, à 6 heures a. m., doublé l'île Cranberry. A midi, doublé le cap George. A 4 heures p. m., mouillé à Pictou.

Le 2, tempête de vent de nord-ouest, accompagnée de neige. Levé l'ancre à midi pour

nous rendre au quai du chemin de fer intercolonial afin d'y faire du charbon. A 5 heures p. m., mouillé vis-à-vis la Batterie.

Le 5, à 6. 30 heures a. m., reçu à bord dix-huit journaliers en destination pour le Cap-Breton. Mouillé à midi au port Hood, et mis à terre les journaliers.

Le 6, à 7 heures a. m., levé l'ancre et couru au sud. En passant dans le détroit, nous vîmes la barque "Seamew." de Londres, qui était échouée. Nous envoyâmes une chaloupe offrir de l'aide, qui fut refusée. A 3 heures p. m., par le travers de la pointe Eddy. Mouillé à Arichat pour la nuit.

Le 7, à 6 heures a. m., levé l'ancre et couru à l'est. A midi par le travers de Louisbourg. A 2 heures p. m., mouillé vis-à-vis le phare de Scattarie, débarqué les provisions et continué notre route jusqu'à la baie des Vaches, pour y passé la nuit.

Le 8, à 5-30 heures a. m., appareillé et pris la mer. A 8 heures a. m., par le travers de Louisbourg. A 3 p. m., commencement d'une tempête de neige ; nous allâmes nous abriter à Whitehaven.

Le 9, à 5-30 heures a. m., levé l'ancre et pris la mer. A midi, par les travers des îles Blanches. A 7 heures p. m., doublé la bouée du Thrum Cap. A 8 heures p. m., amarré au quai à Halifax.

Le 15, débarqué la poudre.

Le capt. Scott se rendit à St. Jean, N.-B., le 18, pour y faire l'examen des capitaines et seconds de navires.

Le 29, le vapeur prit la mer sous les commandement du premier officier, en destination pour l'île de Sable. Les approvisionnements furent débarqués le 4 décembre, et après avoir pris à bord le capitaine Lauder, le second et cinq matelots de la goëlette "Black Duck," de Québec, qui avait fait naufrage à l'île de Sable le 1er novembre, avec un chargement de bois à destination des Bermudes, le "Lady Head, est revenu le 6 décembre à Halifax où il a été mis en hivernage ; après quoi l'équipage a été licencié le 9 du courant.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. A. Scott,
Capitaine M. R., chef de la police de Marine.

Honorable P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

APPENDICE R.

STEAMER DU GOUVERNEMENT " LADY HEAD, "

HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les mouvements des bâtiments de la police de marine dans le cours de la saison dernière.

La goëlette " *Water Lily* " fut employée à la protection des pêcheries dans la baie de Fundy sous le commandement d'Albert Betts, Ecr., jusqu'au 15 mars 1871, qu'elle fut mise en désarmement. Elle fut commissionnée de nouveau le 1er avril, sous le commandement de G. V. Story, Ecr., M. R., et, après avoir été à Halifax, fut mise en croisière sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, entre Shédiac et Gaspé, y compris la baie des Chaleurs. Elle continua à croiser dans ces parages jusqu'au 1er septembre ; ce jour-là, elle reçut l'ordre de se rendre sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton pour le reste de la saison. Elle fut mise en désarmement à St. Jean, N.-B., le 7 novembre.

La goëlette "*Ella G. McLean*" fut commissionnée de nouveau à St. Jean, N.-B., le 1er mai, avec H. E. Betts, M. R., pour commandant, et après une courte croisière dans la baie de Fundy, reçut ordre de se rendre sur la côte ouest du Cap-Breton, pour y faire le service de la protection des pêcheurs. Sa croisière s'étendait du détroit de Canso à l'île St. Paul. Elle croisa dans ces endroits jusqu'au 14 août, que M. Betts se démit de son commandement. Elle fut ensuite employée au service des phares.

La goëlette "*Sweepstake*" fut commissionnée de nouveau à Halifax le 1er mai, avec Jas. A. Tory, J. P., pour commandant, et, lorsqu'elle fut prête à prendre la mer, reçut l'ordre de croiser entre le cap Canso et St. Paul, sur la côte est du cap Breton. Le 1er septembre 1871, étant dans la baie d'Antigonish, le commandant Tory saisit la goëlette américaine *E. A. Horton*, de Gloucester, Massachusetts, pour violation des lois de pêche, la conduisit dans le port de Guysboro' et la plaça sous la surveillance du sous-percepteur des douanes. La "*Sweepstake*" continua à croiser sur la côte est du cap Breton jusqu'à la fin de la saison, et fut mise en désarmement à Halifax, le 28 octobre.

La goëlette " *New England* " fut commissionnée à Chatham, Miramichi, N.-B., le 25 avril, avec le lieutenant D. M. Browne, M. R., pour commandant, et lorsqu'elle fut prête à prendre la mer, se rendit à Pictou pour y recevoir son armement. Sa croisière s'étendait de Shédiac à Gaspé. Le 16 août, dans la baie de Paspébiac, le commandant Browne saisit la goëlette américaine *Franklin S. Schenck*, de Gloucester, pour violation des lois de pêche et l'expédia à Québec pour adjudication. La "*New England*" continua à croiser dans ces endroits jusque vers la mi-septembre, qu'elle fut aux îles de la Madeleine. Le 25 décembre elle reçut ordre de se rendre sur la côte ouest du cap Breton pour le reste de la saison, et fut mise en désarmement à Miramichi, N.-B., le 28 octobre.

La goëlette du gouvernement " *S. G. Marshall*" fut commissionnée, avec G. W. Creighton, écr., comme commandant, et après avoir transporté des provisions à l'île de Sable en compagnie du " *Lady Head*, se rendit à sa croisière sur le côté ouest du cap Breton, s'étendant du détroit de Canso à l'île St. Paul. La goëlette demeura sous le commandement de cet officier jusqu'au 18 août, époque à laquelle il résigna. Elle continua ensuite à croiser dans ces endroits sous le commandement temporaire de M. James A. Nickerson, le premier officier, et fut mise en désarmement à Halifax, le 28 octobre.

En terminant ce rapport sur les croiseurs employés à la protection des pêcheries, je ferai remarquer que, comme peu de pêcheurs américains ont fréquenté nos eaux dans le cours de la saison dernière, il s'en suit qu'il y en a eu peu de saisis.

Le gouvernement de l'île du Prince-Edouard avait de bonne heure accepté le traité avec les Etats-Unis : comme les Américains pouvaient pêcher sans obstacle dans ses eaux, ils se rendirent généralement sur les côtes et dans les ports de cette île, de même qu'aux îles de la Madeleine, ou depuis longtemps ils jouissent de droits spéciaux garantis par les traités. Comme un très-petit nombre de goëlettes des Etats-Unis ont passé cette année le détroit de Canso, comparativement aux années dernières, j'en conclus qu'il n'y a eu qu'une faible proportion de la flotte

américaine qui ait pêché dans le golfe durant la saison. La vigilance déployée par les croiseurs du gouvernement canadien, et le bas prix du maquereau, furent probablement les causes qui forcèrent la plupart à chercher une autre occupation.

En terminant ce rapport, j'ose espérer que tous mes subordonnés se sont conduits de manière à mériter votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. A. Scott, Capt. M. R.
Chef de la Police de Marine

A l'hon. P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

APPENDICES.

GOELETTE DE LA IOLICE IE MARINE "SWEEPSTAKE,"

HALIFAX, 29 octobre 1871.

MONSIEUR,—Suivant vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre le compte-rendu de la croisière de la goëlette de la Puissance *Sweepstake*, employée à faire le service de la police de marine sous mon commandement.

Vers la fin d'avril dernier, je reçus avis de votre bureau qu'on m'avait nommé au commandement de ce bâtiment, et quelques jours après j'eus ordre du capitaine Scott de me trouver à Halifax le 1er mai pour en prendre la conduite. Conformément à cet ordre, je partis immédiatement de Guysboro' pour Halifax, où j'arrivai le jour suivant. Le bâtiment ayant été retenu à Lunenburg par des vents contraires, il n'arriva à Halifax que dans la soirée du 4 ; j'en pris le commandement le jour suivant, et commençai aussitôt à faire mes préparatifs, qui m'occupèrent jusqu'au 11. Ce jour-là, je mis à la voile pour la croisière qui m'était assignée sur les bancs de pêche du Cap Nord, aux côtes est et sud de l'île du Cap-Breton et du cap Canso ; mes instructions me disaient de croiser autour de cette île toutes les fois que ma présence ne serait pas nécessaire dans les limites qui m'étaient assignées. Au moment de partir, j'eus ordre du capitaine Scott de me rendre à Creinuish pour m'enquérir d'une plainte faite par les habitants de cet endroit à la Chambre des communes au sujet des pêcheurs étrangers et autres. J'y arrivai le 18, fis l'enquête et en transmis le résultat au capt. Scott. Je me rendis ensuite sur les côtes nord et ouest du Cap-Breton, je demeurai sur ma croisière jusqu'au 21 août, que le capitaine Scott m'ordonna de me mettre à la recherche de la goëlette *Lillian*, coupable de violation des lois de douane. Je partis pour le détroit de Canso ; je passai au nord le 23, et voyant un grand nombre de bâtiments étrangers aux alentours de la baie St. George et de Port Hood, je me mis à croiser dans ce parage. Le 26 je rencontrai la *Lillian*, et l'ayant saisie, je la conduisis dans le port d'Arichat, où je la remis au département des douanes le 28. Etant revenu à la baie St. George et à Port Hood, j'y demeurai jusqu'au 1er septembre, et y fis la prise de la goëlette de pêche américaine *Edward A. Horton* pour cause de violation du traité de 1818. La saisie de ce bâtiment et le temps qu'il fallut pour le conduire à port, etc., me firent perdre quelques jours ; le 6, je retournai au même endroit, où je restai jusqu'au 18. La goëlette du gouvernement *Water Lilly* étant arrivée ce jour là, je me dirigeai vers ma propre croisière ; j'y restai jusqu'au 27, je reçus ordre de S. L. Shannon, Ecr., de me rendre alors à Halifax, pour affaires regardant le *Horton*. J'y arrivais le 1er octobre et j'y attendais des ordres ; lorsque le 10, j'eus avis que le *Horton* avait été enlevé du port de Guysboro'. Je ne sortis point du port d'Halifax pendant la tempête du 12 et du 13 ; le 14, je remis en mer en cinglant vers l'est et j'entrais dans le port d'Hawkesbury le 17, pour y recevoir des approvisionnements destinés à l'établissement du sifflet d'alarme sur l'île Cranberry. Je fus retenu quelques jours dans ce port par des vents contraires, et, comme je reçus ordre de me rendre à Halifax le 25 pour mettre la goëlette en désarmement, je jugeai que le temps à ma disposition était si court qu'il serait inutile d'aller plus loin. Je rentrai donc à Halifax le 25 ; j'employai ce jour-là et les suivants à effectuer le débarquement des armes du gouvernement, et à payer et licencier mon équipage. Les propriétaires du bâtiment n'étant pas arrivés pour en prendre soin, je le remis au capitaine Scott le 28. J'ai déjà transmis à votre département un compte-rendu détaillé de l'emploi de chaque jour, depuis le 1er mai jusqu'à aujourd'hui.

Pendant que j'étais sur ma croisière de Port Hood, à part le *Horton*, que je saisis, je découvris la goëlette américaine *Otis D. Davy*, qui se préparait à faire la pêche à environ un mille au nord de l'île Henry ; mais comme je m'en approchais, elle mit à la voile et gagna le large, ce qui m'empêcha de la visiter ; je ne puis dire par conséquent si elle avait pêché. Les goëlettes américaines *Island Queen* et *Laura A. Mangum* vinrent pêcher à Port Hood, en tournant sur leurs câbles, et j'appris de source certaine qu'elles prirent cinquante barils de maquereau chacune en cette occasion, mais à mon entrée dans le havre par le côté sud, elles mirent aussitôt les voiles au vent et échappèrent par la sortie du nord. Je leur donnai la

chasse jusqu'à ce qu'elles fussent en dehors de la limite des trois milles, je cessai alors ma poursuite, me proposant de les guetter à leur retour par le détroit de Canso, mais un membre de la chambre de l'assemblée locale, qui épiait mes mouvements, fit manquer mon dessein en les prévenant à leur retour de ma présence; grâce à cet avis, elles purent s'éloigner de la côte et s'échapper.

Pendant que j'étais sur ma croisière, je n'eus connaissance et n'entendis parler d'aucune violation du traité ou des lois de pêche, à l'exception d'un cas de tenture illégale de deux rets, qui avaient été établis en travers de l'embouchure d'une rivière et que je fis enlever ; j'eus soin d'avertir les propriétaires de prendre garde de ne plus commettre de pareilles violations. On me fit aussi des plaintes sur la manière dont s'était conduit un équipage américain, qui, étant descendu à terre, y avait commis des voies de fait contre la propriété de quelques habitants, mais ces informations me parvinrent trop tard pour me permettre d'agir, car le bâtiment était déjà parti pour le Grand Banc, et je n'en entendis plus parler durant le reste de la saison.

Il m'est impossible de donner un état détaillé de la quantité de poisson pris par nos pêcheurs sur ma croisière pendant le cours de la dernière saison : comme ils étaient éparpillés sur toute la côte, souvent hors de ma portée, et que la pêche n'était pas terminée quand je partis, il me fut impossible de me procurer d'eux les renseignements nécessaires ; mais, d'après ce qui m'a été dit, joint à mes propres observations, je suis heureux de pouvoir annoncer que le rendement de la saison a dépassé celui de l'année dernière, pour toutes les espèces de poissons, surtout pour la morue et le maquereau ; et bien que ces deux dernières espèces aient été excessivement abondantes sur nos côtes et aient donné de grands profits à notre population, il a été évident que les pêcheurs étrangers qui ont fréquenté cette année les côtes canadiennes n'ont eu tout au contraire qu'un succès bien médiocre. Cette diminution dans la pêche de la morue faite par eux vient, suivant moi, de ce qu'il leur fut défendu l'an dernier de se procurer de la boitte fraîche et de la glace sur nos côtes, et comme ils pensaient, ce printemps, qu'on maintiendrait les mêmes restrictions, ils avaient armé leurs bâtiments principalement pour la pêche sur le Grand Banc, qui n'exige point ces approvisionnements. Ceci a eu pour effet de diminuer la consommation de la boitte sur les bancs des côtes et a permis aux poissons qui y affluent de suivre leur nourriture ordinaire jusqu'aux rivages et par conséquent aux pêcheurs en barges de faire bonne pêche.

L'augmentation de la pêche du maquereau est plus aisée à expliquer, car, pendant la durée du traité de réciprocité, lorsque les pêcheurs étrangers avaient le droit de pêcher sur nos côtes et que le poisson était moins abondant qu'il ne l'a été cette année, il arrivait très-communément aux bâtiments américains de faire trois voyages et de prendre chacun de 1,000 à 1,500 barils de maquereau dans une saison, Voyons la différence cette année ; lorsqu'il en leur est plus permis de pêcher sur nos côtes (et je ferai remarquer que cette défense n'a pas été aussi strictement appliquée qu'elle aurait pû l'être), à peine quelques bâtiments ont-ils pu faire deux voyages, ou se former 400 barils ; et je crois ne pas me tromper en disant que le produit moyen de la pêche faite sur nos côtes par la flotte américaine, ne dépassera pas le chiffre de 150 barils par goëlette, et si ce n'eût été de la permission qn'elles eurent de pêcher sur les côtes de l'île du Prince-Edouard, leurs voyages auraient eu des résultats presque nuls.

La législature devrait, à mon avis, prendre quelques mesures relativement à l'inspection du poisson salé, et établir à ce sujet une loi uniforme. Je remarque que, dans plusieurs cas, les marchands de poisson ne tienne aucun compte de la loi qui se trouve maintenant dans le livre de nos statuts provinciaux, notamment des dispositions qui ont trait à l'inspection du maquereau. Quelques-uns essaient encore de le préparer en conformité de la loi, tandis que les autres produisent des salaisons différentes et de qualité très-inférieure, et par ce moyen se mettent en possession d'un avantage non mérité sur les marchés américains auxquels s'exporte presque tout notre gros maquereau, en même temps qu'ils déprécient le poisson de marque supérieure, préparé suivant la loi. On pourra peut-être juger la chose de peu d'importance ; mais si un individu, d'un produit qu'un autre marchand et la loi classeraient dans les deuxièmes qualités, fait un article numéro un, et si la différence de prix entre les articles portant les numéros un et deux, est de trois ou quatre piastres, et souvent davantage, par baril, je pense qu'on me pardonnera d'attirer l'attention sur un abus et de demander l'établissement et la

mise à effet d'une loi propre à mettre tout le monde sur un pied d'égalité et à relever le caractère de notre inspection tant dans notre pays qu'à l'étranger.

J'ai toute raison de croire que le trafic illégal se fait encore sur une assez grande échelle et de différentes manières, bien que la présence des croiseurs le réprime jusqu'à un certain point. Je n'ai eu connaissance que des cas suivants, où j'ai pu agir :— J'ai surpris, un jour, la goëlette *Antelope* en flagrant délit de trafic, avec une grande quantité de marchandises sujettes aux droits à son bord ; elle n'avait pas de papiers montrant la provenance de ces marchandises ou si elles avaient été légalement importées. Je saisis ce bâtiment et le remis entre les mains du percepteur des douanes à Sidney-Nord ; j'en fis autant des goëlettes *Sarah*, *Unity* et *Snow Squall*, qui avaient à bord des effets sujets aux droits, et dont il n'était fait aucune mention dans leurs acquits. Comme les propriétaires de ces bâtiments ne me parurent pas avoir eu l'intention de frauder le fisc je ne fis pas de saisie, je me contentai de remettre le maître de la goëlette *Sarah* entre les mains de l'officier de douanes au cap Canso et j'écrivis au dos des papiers des deux autres goëlettes une liste de marchandises que j'y avait trouvées, et je permis à leurs patrons de continuer leur voyage tout en les avertissant d'être plus prudents à l'avenir. J'ai lieu de croire que des quantités considérables de marchandises qui sortent d'entrepôt à Halifax et sont expédiées à destination de St. Pierre, du Labrador et de Terreneuve, ne parviennent jamais à ces endroits, mais sont vendues le long des côtes canadiennes, et qu'on produit des certificats illégaux pour obtenir la décharge des acquits à caution. Il existe un autre sorte de trafic illégal, qui est pratiqué par les pêcheurs américains, et qu'il sera presque impossible d'empêcher tant qu'ils auront le privilège d'entrer et de s'arrêter dans nos havres, et d'aller et venir le long de nos côtes quand et aussi longtemps qu'ils le veulent, sous prétexte de se procurer des provisions, etc. Très-souvent, dans ces occasions, ils disposent des marchandises sujettes aux droits, et n'ayant pas payé un sou au revenu, pour une valeur qui dépasse celle des achats. Voilà le secret qui fait que certaines personnes crient si fort en faveur des pêcheurs américains. Il se pratique aussi un autre trafic qui a son point de départ à St. Pierre. On importe clandestinement de cet endroit de grandes quantités de marchandises, et surtout de boissons, qui se débitent sur la côte. Ce mal produit trois effets funestes ; premièrement, le fisc est volé ; secondement, l'importateur honnête est hors d'état de faire la concurrence au fraudeur ; en troisième lieu, ce trafic détruit la moralité chez nos gens et les conduit à la misère et au crime, car la plupart de ceux qui se livrent à ce commerce ne créent-ils pas en ce moment des repaires d'iniquité sur nos côtes ?

Je vous ferai respectueusement remarquer qu'à mon avis, les croiseurs employés à la protection des pêcheries n'auraient pas dû être rappelés aussitôt, car lorsque je partis de Port-Hawkesbury, le 21 du courant, il y avait encore quarante ou cinquante goëlettes dans baie du Nord, et rien n'a pu les empêcher, après le départ des croiseurs, d'achever leur campagne de pêche sur la côte, et de renverser par là même l'objet que nous avions en vue pendant la saison. En effet, faire rentrer les croiseurs de bonne heure, c'est engager ces pêcheurs à demeurer sur les fonds de pêche jusqu'à ce que la côte soit libre pour eux, et ceux qui y ont intérêt ne doivent pas manquer de profiter de l'avantage qu'on leur donne.

Vous trouverez ci-joint une liste des bâtiments que j'ai visités, et qui comprend toutes les informations que j'ai pu recueillir.

Espérant que mes faibles services, remplis au mieux de ma capacité, obtiendront votre approbation,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES A. TORY,

Commandant de la goëlette "Sweepstake."

Honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

APPENDICE T.

GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE "WATER LILY,"

PICTOU, 27 novembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le compte-rendu de la croisière de la goëlette "*Water Lily*," employée, sous mon commandement, à la protection des pêcheries pendant la saison de 1871.

Suivant vos ordres, en date du 29 mars, je partis de Québec le 1er avril. J'arrivai à St. Jean, le 4. Le lendemain je commissionnai la *Water Lily*. et commençai à embarquer l'équipage, les canons, les provisions, etc. Le mauvais temps m'empêcha de partir avant le jeudi, 13 avril, que je mis à la voile pour aller croiser dans la baie de Fundy. Je visitai Digby, Sandy Cove, Westford, Yarmouth et les îles Tousquet.

La saison commençant à peine, il n'y avait de bâtiments étrangers sur la côte que les petites goëlettes de Westport et des autres ports des alenteurs de la baie, qui pêchaient la morue et le flétan ; quelques barges font cette pêche pendant toute l'année, mais ces pêcheurs n'exportent pas de poisson frais pendant l'hiver. Avant de terminer ces remarques générales, je désirais attirer votre attention sur la contrebande qui se pratique en grand par des bâtiments qui prennent congé au port de St. Jean avec des marchandises d'entrepôt pour St. Pierre Miquelon, mais qui, au lieu de les transporter à cet endroit, les débarquent sur la côte est et ouest, c'est-à-dire de Westport au cap Sable ; mais le rendez vous principal est aux îles Tousquet. Je ne puis comprendre comment ils s'y prennent pour se procurer les papiers nécessaires pour obtenir la décharge de leurs acquits-à-caution, ils se les procurent néanmoins, et cependant ces bâtiments ne vont que fort rarement à St. Pierre, si jamais ils y vont. De fait, quelques-uns de ces bâtiments sont d'un trop petit tonnage et le risque est trop grand pour qu'ils puissent faire le voyage de Terreneuve à cette saison orageuse de l'année. En outre, leurs marchandises peuvent s'acheter à aussi bas prix, sinon à meilleur marché à St. Pierre qu'à St. Jean.

PÊCHE DE LA MORUE.

La pêche de la morue se fait dans la baie de Fundy avec des barges et des petites goëlettes du port d'environ 35 tonneaux. Le rendement de l'an dernier fut au-dessus de le moyenne. Ce poisson est salé et séché, et on l'expédie dans l'automne à St. Jean, où il sa consomme en général sur les lieux. On a cependant gardé le plus gros cette année pour le marché de Boston, dans l'espérance que les droits seraient supprimés dans le cours de l'hiver. La plus grande partie de ce poisson se prend à la ligne, mais quelques goëlettes du cap Ste. Marie et de l'ouest n'emploient que les rets traînants. Cette manière de pêcher n'est pas aussi nuisible qu'on pourrait le croire ; je suis néanmoins d'opinion qu'elle devrait être défendue durant la frayaison, car pendant ce temps la femelle ne mord pas à l'hameçon, mais se tient parmi les roches pour s'y nourrir de ce qui se trouve au fond de l'eau. L'habitude où l'on est de préparer le poisson à bord et d'en jeter les débris à l'eau est très-préjudiciable, car le poisson se nourrit de ces débris qui, pour une raison ou une autre, leur sont nuisibles. Je suggèrerais d'imposer une amende plus considérable pour empêcher cette pratique, en même temps que de rechercher quelque moyen de conviction sommaire dans les cas où la preuve de violation de la loi serait clairement établie. L'usage des pêches en fascines à hareng sur les îles de l'Ouest et le Grand Manan, cause de même une grande diminution dans le rendement de la pêche. La morue se nourrit de jeunes harengs, qu'on prend dans ces pêches, et quand elle n'en trouve pas, elle retourne en eau profonde. La pêche de la morue se fait sur un grand pied par tout le golfe St. Laurent, mais surtout depuis la pointe Escuminac jusqu'à Gaspé, y compris la baie des Chaleurs. Quelques bâtiments américains viennent pêcher aux rets traînants sur les bancs de Miscou, mais comme le gros poisson est le seul qu'ils recherchent pour leurs marchés, on les rencontre plus souvent à environ 30 milles des côtes, excepté quand ils manquent de boitte ; quelques goëlettes anglaises pêchent aussi de la même manière ; les autres pêcheurs font la pêche à la ligne à la main dans des barges à

différentes distances de la côte. Chaque barge contient ordinairement deux hommes et vend sa pêche à des maisons de commerce sur la côte, dont les principales sont celles de Messrs. LeBoutillier et Cie., et Robin et Cie. Cette pêche n'est pas aussi bonne qu'autrefois par la même cause qui se fait sentir dans la baie de Fundy,—c'est-à-dire par le manque de boitte. Le capelan dont se nourrit la morue se prend au filet en immenses quantités, dès qu'il paraît au printemps ; et on ne s'en sert que pour engraisser la terre. Plusieurs grands commerçants de poisson m'ont dit que cette pratique ruine la pêche de la morue, et qu'elle continuera jusqu'à ce que l'on ait passé une loi défendant de prendre le capelan avec des rets pour en faire de l'engrais.

Pour preuve de la vérité de ce fait, je puis dire ici que sur la côte du nord, où il ne se fait pas une semblable destruction de ce poisson, on prend facilement autant de morue qu'on en peut préparer. Somme toute, la pêche de la morue peut être considérée comme ayant été bonne pendant la saison dernière.

Flétan.

Ce poisson donne sur la côte dans le mois de février et y reste jusqu'en novembre, il n'est cependant pas aussi abondant qu'autrefois. On le prend à la ligne à la main, mais surtout avec des rets traînants, et on le rencontre généralement dans les endroits où la marée se fait fortement sentir. Le flétan est un poisson très-difficile pour sa nourriture et qui s'effarouche aisément ; c'est peut-être la cause de sa diminution. Les règlements en ce qui concerne les débris de poisson sont fidèlement observés, les pêcheurs s'étant aperçus que le flétan s'enfuit quand on jette de ces débris à l'eau. Ce poisson a de la valeur sur les marchés et se vend dix cents la livre à l'état frais. Beaucoup de bâtiments américains s'occupent de cette pêche ; ils sont pourvus de glacières et peuvent ainsi transporter leur poisson à l'état frais sur les marchés. Leurs principales places de pêche sur cette côte se trouvent depuis l'extrémité sud du Grand Manan jusqu'au cap de Sable et de là jusqu'à l'île de Sable. Quelques bâtiments vont aux Grands Bancs et dans le golfe. Six bâtiments allèrent cette année faire la pêche de ce poisson au Groënland ; mais comme il leur était impossible de le garder frais pendant un aussi long voyage, il leur fallut le saler, et leur succès fut presque nul.

Merlan et Aigrefin.

Ces deux espèces de poisson sont abondantes, et se préparent de la même manière que la morue. La décroissance qu'on remarque dans ces deux genres de pêche doit être attribuée à l'effet destructeur des pêcheries en fascines, surtout pour le merlan, qui se nourrit presque entièrement de jeunes harengs. On pourra facilement se faire une idée de l'énorme destruction qui se fait de ces petits poissons si l'on considère qu'ils ne peuvent servir à rien si ce n'est à faire de l'huile, et qu'il en faut environ quatre barils pour rendre un gallon d'huile. Une pareille destruction est grandement à déplorer, non-seulement pour le tort qu'elle cause aux autres pêches, mais aussi à celle du hareng même, qui serait bien plus abondant si on ne le détruisait pas ainsi. En raison des conditions de lieux qu'exigent les pêches en fascines, elles se trouvent entre les mains d'un petit nombre de personnes, ce qui fait que quelques-uns seulement s'enrichissent au détriment du public en général.

Ayant reçu ordre du capitaine Scott d'aller le rencontrer à Halifax, je quittai cette partie de la côte, le 23 avril, et arrivai à Halifax, le 26. Il me fut alors enjoint de me rendre aux îles de la Madeleine pour la durée de la pêche du hareng. Je partis d'Halifax le 1er mai, mais les glaces me retardèrent dans le détroit de Canso et le mauvais temps à Port Hood, de sorte que je ne pus arriver à ma destination que le 8 mai. Je trouvai à mon arrivée un grand nombre de bâtiments attendant l'apparition du hareng qui était en retard. Parmi ces bâtiments il y avait douze goëlettes américaines, qui étaient venues chercher de la boitte pour faire la pêche de la morue près de l'île St. Paul et du cap Nord, Cap-Breton. Le poisson parut vers le 9 du mois ; et pendant le court espace de temps que je fus sur cette croisière, on en prit une quantité immense à la seine et aux rets. Je ne puis comprendre que l'on permette la pêche du hareng à cette saison de l'année, car le poisson que l'on prend alors vient de frayer et est impropre à l'alimentation comme l'on peut s'en convaincre en voyant que ce poisson ne se vend que $2 le baril. Le produit pêché par la flotte anglaise s'expédie à

Halifax, d'où on l'exporte aux Indes Occidentales; celui pris par la flotte américaine est ordinairement fumé et envoyé aux marchés sous un autre nom, car il ne se vendrait pas aux Etats-Unis si l'on savait que c'est du hareng de printemps pris aux îles de la Madeleine. Il s'en fait aussi une grande consommation aux îles mêmes. Pendant que j'étais sur cette croisière, je visitai et examinai le phare de l'île aux Oiseaux, et en fis rapport dans le temps à votre département. *La Canadienne* arriva de Québec le 11 mai, et suivant les ordres que j'avais reçus du capitaine Scott, je remis la croisière sur cette station au Dr. Lavoie, et partis le même jour pour Shédiac, où j'arrivai le 14. De cette date au 4 juin, je fus employé à réparer mon bâtiment, qui avait reçu des avaries pendant des gros temps que nous avions essuyés dans la traversée de St. Jean aux îles de la Madeleine. Le 5 juin, je partis pour ma croisière, qui s'étendait de Shédiac à Gaspé. Je prendrai la liberté de vous renvoyer à mes rapports hebdomadaires pour les détails de mon service depuis cette date jusqu'au 26 août. Ce jour-là même j'eus le malheur de perdre mon mât de misaine, ce qui m'obligea d'aller à Pictou pour m'en procurer un neuf. J'arrivai à cet endroit le 19, et reçus ordre du capitaine Scott de croiser entre Pictou et le Cap-Breton. Je partis de Pictou le 4 septembre, et demeurai sur ma croisière jusqu'au 25 octobre, que je reçus ordre de me rendre à Halifax pour la fin du mois. J'y arrivai dans la nuit du 26 et partis pour St. Jean, le 29, après avoir débarqué les approvisionnements du *New England*. Je cherchai un abri contre une tempête de sud-est à Westport, île Brière, où je fus retenu jusqu'au 7, par un gros vent de nord. Ce jour-là je remis à la voile, et le matin suivant je jetai l'ancre à St. Jean, et suivant vos ordres je licenciai mon équipage le 10.

Maquereau.

Ce poisson fit son apparition en grand nombre sur nos côtes vers la mi-juin et la pêche fut de peu de durée. Quelques bâtiments en prirent 200 barils dans l'espace de trois semaines; mais le poisson étant de qualité inférieure, ne dépassait guère la marque d'inspection numéro trois; après cette date la pêche fut moyenne, et je ne crois pas qu'il s'en soit pris au-delà de 30,000 barils par toute la flotte. L'année fut mauvaise pour ce qui est du produit du maquereau; les prix des marchés furent en général de moitié moindres qu'à l'ordinaire; et un grand nombre de bâtiments américains furent désarmés parce que les dépenses de l'armement de pêche eussent dépassé la valeur du rendement de l'été. Ce poisson se tient en général près des côtes pendant le mois de juin et de juillet; après cette date, il se retire dans les eaux profondes; ses retraites favorites étant les bancs des Orphelins et Bradley, et les fonds qui sont entre la pointe de Miscou et la cap Nord, I. du P. E.; on en rencontre toujours un peu sur la côte, mais le gros poisson se tient en eau profonde. De la mi-août à la fin de septembre, on le trouve en plus grand nombre dans le voisinage de l'Ile du Prince Edouard; c'est-à-dire entre le cap Nord et la pointe Est, et dans la baie que forment les caps George et Jack, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Dans le mois d'octobre, époque à laquelle le maquereau est en meilleure condition, il se montre de nouveau sur la côte, et on le prend en grande quantité près des rivages du Cap-Breton, Chéticamp, aux bancs de Judique; mais leurs mouvements dépendent beaucoup de l'état des vents d'automne, car les tempêtes les repoussent dans les eaux profondes. La succession non-interrompue de tempêtes que nous avons eues cet automne a beaucoup nuit à la pêche, et le rendement a été faible. Bien que le poisson fût gras, il n'était pas de la grosseur ordinaire; les eaux étaient cependant remplies de jeunes maquereaux d'environ six pouces de long, ce qui fait augurer une meilleure pêche pour l'année prochaine. Le poisson commence à s'éloigner des côtes vers la fin de novembre; on le voit alors se porter en bancs considérables avec une grande vitesse, vers le sud; puis on le perd de vue, et je ne crois pas qu'il ait encore été décidé d'une manière certaine où il va pendant l'hiver.

Comme on peut le voir en consultant la liste ci-jointe des bâtiments visités, les pêcheurs étrangers se rendent en général dans les ports anglais pour y embariller leur poisson; principalement à Charlottetown et dans le détroit de Canso.

Avant de terminer ce rapport, je désirerais attirer votre attention sur l'état du havre de Port Hood. L'entrée en est difficile, et les dangers à l'intérieur sont encore plus grands; le seul guide est le phare de l'entrée du sud. Si l'on pouvait placer des bouées aux abords et l'intérieur de ce havre, l'on rendrait un grand service aux pêcheurs, car c'est le seul havre qui se

trouve sur ce côté du Cap Breton, de Canso au cap Nord; et dans son état actuel on ne peut y chercher un refuge contre le gros temps que pendant le jour. Plusieurs bâtiments qui étaient pendant la tempête du 12 octobre dernier à vue de ce havre, durent rester en dehors faute de bouées pour leur indiquer la position des différents bancs de sable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. V. STORY,
Commandant de la goëlette " Water Lily."

Honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE U.

GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE "NEW ENGLAND,"

CHATHAM, N.B., 12 novembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le compte-rendu suivant de la croisière de la goëlette de la police de marine "New England," employée, sous mon commandement, à la protection des pêcheries canadiennes dans le golfe St. Laurent pendant la saison de 1871. Après avoir reçu ma commission et mes instructions à Ottawa, je partis le 15 avril pour Chatham, Miramichi, où l'on équipait la "New England" pour ce service. Vu l'état tardif de la saison, il me fut impossible de finir les préparatifs avant le 26 mai, que je reçus ordre du capitaine Scott, M. R., commandant la force de la police de marine, de me rendre à Pictou, N. E., pour y prendre mon armement et mes provisions. Je quittai Pictou le 11 juin pour ma croisière, qui s'étendait de Gaspé à Shédiac, y compris la Baie des Chaleurs. Je croisai dans la Baie de Miramichi et au sud de cette baie jusqu'au 16 ; ce jour-là je mouillai dans le havre de Shédiac. Ayant appris le 21 que vous étiez attendu sous peu à Newcastle, je mis le cap au nord et me rendis le 23 dans la rivière Miramichi, où je demeurai jusqu'au 26, au matin, et après que vous fûtes venu à bord visiter le bâtiment, je descendis la rivière et pris de nouveau la mer. Après avoir examiné les établissements de pêche à saumon de l'île du Portage et de Preston, je courus au nord dans la direction de la Baie des Chaleurs, et dans l'après-midi du 30, je visitai deux goëlettes américaines mouillées dans le havre de Port Daniel. Ces bâtiments étaient entrés pour faire du bois et de l'eau et partirent le jour suivant. Ils me dirent avoir bien réussi à la pêche du maquereau, et tous les bâtiments que je hélai me parurent satisfaits des perspectives de la saison. La pêche du saumon à l'embouchure de la rivière Miramichi, qui avait d'abord donné de minces résultats, probablement à cause de la lenteur de la saison, s'était sensiblement améliorée depuis ; et quoiqu'il ne se fût pris que peu de saumons à Port Daniel, le poisson était d'une grosseur plus qu'ordinaire. Je demeurai dans la Baie des Chaleurs jusqu'au 4 juillet, et partis alors pour le sud. Remarquant que la goëlette américaine *Prima Donna*, de Southport, était mouillée à deux milles du rivage entre Poquemouche et Tracadie, je la visitai. Le capitaine me dit qu'il avait jeté l'ancre en cet endroit afin d'arrimer sa cargaison, mais comme j'avais des doutes là-dessus, pensant qu'il avait pêché, (bien que je n'eusse pas de preuves positives) et comme il aurait pu jeter l'ancre à une distance plus éloignée de la côte où le mouillage était également bon, je me crus justifiable de lui ordonner d'aller se mettre en dehors de la limite des trois milles. Voyant peu de bâtiments américains dans la baie de Miramichi, je revins le 6 dans la baie des Chaleurs, et croisai vis-à-vis Miscou et en montant dans la baie vers Paspébiac jusqu'au 10 ; ce jour-là je mis de nouveau le cap au sud et gardai, jusqu'au 18, la partie de ma croisière comprise entre Poquemouche et Richibouctou. Le 13, je rencontrai le steamer du gouvernement *Lady Head*, et j'allai voir le capitaine Scott. Le 19, je cinglai de nouveau au nord, et dans la soirée je laissais tomber l'ancre devant Paspébiac. Douze goelettes américaines pêchaient vis-à-vis Miscou, en dehors des limites. Elles mouillèrent dans le havre de Paspébiac le même soir, et partirent le lendemain matin à l'aube. La tranquilité fut parfaite ; peu de matelots avaient été à terre, et ceux qui avaient débarqué s'y étaient conduits paisiblement. Je croisai dans la baie jusqu'au 31, et visitai tous les bâtiments étrangers que je rencontrai en dedans des limites. Le 22, la goëlette *Yo-Semite*, de Gloucester, était mouillée à deux milles et demi du rivage de Miscou ; lorsque je la visitai, le capitaine m'informa qu'il était entré dans la baie pour y acheter de la boitte et qu'il se rendait sur la côte occidentale de Terreneuve pour y pêcher le flétan. Il demanda la permission de tendre ses rets à hareng près du rivage ; je répondis, comme de raison, que la chose ne pouvait se permettre. Je mouillai ensuite à côté de ce bâtiment pour la nuit. Le matin suivant, la goëlette américaine *Willie Sevey*, de Portland, sortit du havre de Shippegan, et rendue à une distance de deux milles et demi de la côte, mit en panne et commença à pêcher. Je me rendis tout de suite à bord et j'informai le capitaine qu'il se trouvait en dedans des limites et qu'il s'était par là même exposé à être saisi. Il admit qu'il

avait pêché, mais donna pour excuse qu'il croyait être au-delà des trois milles. Sur cette assurance et prenant en considération la configuration particulière de la terre vis-à-vis laquelle nous nous trouvions, qui est basse et par là même propre à induire en erreur sur la distance, et considérant de plus que les bancs de Miscou s'étendent bien au-delà de trois milles de la côte ; je crus remplir les vues du gouvernement en ne saisissant pas le bâtiment ; c'est pourquoi je mis le capitaine sur ses gardes et lui ordonnai de partir. Une autre goëlette américaine, qu'on me dit ensuite être l'*Oronoco*, de Portsmouth, pêchait aussi à la même distance (deux milles et demi) de la côte ; mais en me voyant aborder le *Willie Sevey*, elle leva aussitôt les voiles et partit. Le 31 et les deux jours suivants, je croisai au sud. Le 3 août, après avoir reçu la permission du capitaine Scott de conduire mon bâtiment à Pictou, afin de le mettre sur le chantier de marine pour le faire nettoyer et peinturer avec de la peinture métallique, je fis voile pour ce port, où j'arrivai le 4. Etant de nouveau prêt à prendre la mer le 10, je partis de Pictou et mouillai vis-à-vis Shédiac le jour suivant. Pendant que j'étais en cet endroit, je visitai la goëlette américaine *Georgiana*, de Gloucester. Ce bâtiment avait à bord un chargement de pagres (*pogies*) dont on se sert comme boitte et qui se pêchent sur les côtes des Etats-Unis ; le capitaine m informa qu il en avait vendu aux pêcheurs étrangers et autres dans les eaux et les havres de la Puissance. Considérant que cette pratique était contraire aux règlements de la pêche côtière, je requis le capitaine de se rendre avec moi chez M. Harrington, percepteur des douanes à Shédiac, qui lui fit comprendre qu'il ne pouvait se rendre d'un de nos ports à un autre pour y vendre sa boitte, et refusa aussi de lui donner l'acquit qu'il demandait pour le port de Richibouctou. Ce bâtiment prit subséquemment un acquit pour Cascumpeque, île du Prince-Edouard. Je crois qu'un bâtiment étranger sur cette côte peut facilement éluder nos règlements sur le cabotage de cette manière, car il lui suffit de traverser le détroit de Northumberland et de toucher la côte à un endroit quelconque de l'île du Prince-Edouard, pour pouvoir entrer de nouveau librement dans nos ports. Je quittai Shédiac le 13, me dirigeant vers le nord, et le 15 j'entrai dans la Baie des Chaleurs. Je mouillai de bonne heure le 16 dans la rade de Paspébiac, où je saisis la goëlette américaine *Franklin S. Schenck*, de Rockport, pour avoir pêché avec des rets à moins de 295 brasses du rivage. Les filets avaient été tendus la veille par l'équipage de la goëlette, et au moment de mon entrée dans la rade, les hommes les examinaient dans des chaloupes appartenant au navire. Le capitaine nia d'abord que les rets fussent à lui, et ne l'admit que lorsque je lui eusse dit que j'avais vu le nom de son bâtiment sur les bouées ou flottes des rets. J'ai transmis dans le temps tous les détails de cette saisie à votre département. Ayant reçu avis que le steamer du gouvernement, *Napoléon III*, devait sous peu partir pour Québec, avec ma prise à la remorque, je fis voile le 18 en compagnie du *Franklin S. Schenck*, et mouillai dans le bassin de Gaspé le jour suivant. Le vapeur de S. M. *Racoon* étant en cet endroit, je fis visite au capitaine Howard. Le *Napoléon III* prit la mer le 25, et je remis ma prise au capitaine Gourdeau, et lui donnai pour la conduire un équipage composé d'un officier et de trois hommes de mon bâtiment. Je partis pour la baie des Chaleurs le 26, et j'y croisai jusqu'au 1er septembre. Je vis peu de bâtiments étrangers dans la baie ; ils étaient sans doute allés à la côte du Cap-Breton. Je remontai la rivière Miramichi le 2, et je mouillai vis-à-vis Chatham. Après avoir approvisionné et reparé ma goëlette, je partis le 7, et je croisai dans la baie de Miramichi jusqu'au 13, date à laquelle, suivant les ordres que vous m'aviez donnés, je retournai à Chatham, pour y prendre un gardien de phare et ses deux aides, avec leurs provisions et effets, et les transporter à l'île aux Oiseaux. Lorsque je fus prêt, je partis de Chatham et j'arrivai dans le havre d'Amherst le 21. Après avoir en passant débarqué Son Honneur le juge Maguire, je partis pour l'île aux Oiseaux, où j'arrivai l'après-midi suivant. Un fort vent de nord-ouest et une grosse mer m'empêchèrent de débarquer ce jour-là. Je restai devant l'île, au large sous petite voilure, jusque dans la matinée du 24. Le vent et la mer étant alors modérés, je réussis à débarquer les hommes et à recevoir ceux qui étaient sur l'île. Avant de repartir, je fis l'inventaire des effets et les remis à la garde du nouveau gardien. Tout était en bon état à l'établissement, et l'éclairage me parut excellent. Ces rochers dangereux se trouvent presque directement sur la route des bâtiments qui traversent le golfe, et comme leur position est maintenant indiquée par ce phare, les capitaines de navires ne craindront plus comme autrefois de s'en approcher. On sait que des brumes épaisses se forment soudainement dans cette partie du golfe ; c'est pourquoi si le gou-

vernement n'avait pas l'intention d'établir un sifflet d'alarme sur ces rochers, j'oserais recommander d'y faire mettre au moins deux canons d'alarme de trente-deux, qu'on tirerait de temps en temps pendant les brouillards ; cela remplacerait dans une grande mesure le sifflet d'alarme. Des pièces d'artillerie aussi légères n'ébranlerait nullement les rochers, surtout si on les plaçait sur une plateforme en planches de trois pouces et demi d'épaisseur. Cette même après-midi, je rencontrai le steamer du gouvernement *Napoléon III*, qui montait à Québec, et je mis à son bord les gardiens de phare que j'avais avec moi. Je mouillai dans le havre d'Amherst, îles de la Madeleine, le matin suivant, et donnai avis à M. Fox, percepteur des douanes, de certains signaux qui, ainsi que j'en étais convenu avec le gardien de l'île aux Oiseaux, devaient se donner par intervalles pendant l'hiver, pour indiquer que tout allait bien. Je proposai au juge Maguire de le conduire à Pictou, mais comme la session de la cour n'était pas encore finie, il ne put profiter de cette occasion. Ayant reçu ordre du capitaine Scott de croiser pendant le reste de la saison sur la côte occidentale du Cap-Breton, et ayant fini le service des phares, je partis tout de suite pour Port-Hood où j'arrivai le 26. Le vapeur de S. M., *Philomel*, commandant Walker, et le croiseur du gouvernement *Water Lily*, étaient dans le port. Les trois jours suivants il venta très-fort, d'abord du sud-est jusqu'au midi du 28, puis tout-à-coup du rhumb opposé. Presque toutes les goëlettes de pêche qui se trouvaient sur la côte vinrent s'abriter dans le havre. Le 30 au matin, je fis voile pour le détroit de Canso et mouillai à Port Hawkesbury. Le 2 octobre, après avoir visité tous les bâtiments américains que je rencontrai dans le détroit, je mis le cap au nord et continuai ma croisière dans cette direction jusqu'au 4. Ce jour-là je doublai l'île St. Paul, et cinglai de nouveau au sud. Pendant les trois jours qui suivirent, le temps fut très-mauvais, et je dus rester presque constamment en panne avec tous les ris pris. Le temps modéra le 8, et comme j'étais obligé de gagner un port pour y réparer les avaries que ma goëlette avait éprouvées pendant le gros temps du 5, je me dirigeai sur Pictou. J'étais de nouveau prêt à prendre la mer le 12, et je partis dans l'après-midi pour Port Hood, où j'arrivai à 5 h. et demie du soir. Environ une demi-heure après avoir mouillé, le vent, qui soufflait avec force du S.S.O., vira tout-à-coup au sud-est, et augmentant en violence, prit les proportions d'une véritable tempête vers les huit heures. Tous les bâtiments qui se trouvaient dans le port avec les goëlettes *New England* et *Water Lily*, chassèrent sur leurs ancres. Le temps continua d'être très-mauvais et força la flotte de pêche de rester dans le port jusqu'au matin du 17, que nous pûmes reprendre la mer, par un changement favorable. Comme la plupart des bâtiments de pêche étrangers s'en retournaient par le détroit de Canso, je pensai que la présence d'un croiseur de ce côté produirait un bon effet, et je fis route pour l'anse au Plâtre. J'y demeurai jusqu'au 19 et me rendis ensuite à Port Hawkesbury, où l'on pouvait apercevoir mon bâtiment de Port Mulgrave sur la côte vis-à-vis. Je puis donc dire que, bien qu'un grand nombre de goëlettes aient arrêté à divers endroits en traversant le détroit, je n'ai entendu parler d'aucune infraction. J'avais reçu ordre du capitaine Scott, d'aller mettre en désarmement à Chatham le 25, et c'était mon intention de faire voile pour cet endroit après avoir visité Port Hawkesbury, le 19 ; mais des vents de nord, accompagnés de pluie et de grêle, m'en empêchèrent jusqu'au 22. J'arrivai à Chatham le 26 ; le 28 je licenciai mon équipage et remis le *New-England* à ses propriétaires.

D'après les informations que j'ai pu me procurer des pêcheurs de la côte et des capitaines de bâtiments coloniaux et étrangers que j'ai visités, ainsi que d'après mes propres observations, je puis dire que la saison de pêche de l'an dernier a été des plus satisfaisantes. Le maquereau fit sa première apparition dans les baies de Miramichi et des Chaleurs vers la fin de juin ; le poisson fut très-abondant, mais d'abord maigre. Vers la mi-juillet, sa qualité s'améliora, et durant les mois d'août et septembre le poisson fut remarquablement beau et très-commun. La morue fut très-abondante par tout le golfe, et donna de bons profits à ceux qui en firent la pêche. La pêche du hareng aux alentours de Miscou et dans la baie de Miramichi fit seule, je crois, exception au succès général de la saison. Dans ce dernier endroit on peut en grande partie attribuer ce manque de réussite au mauvais temps du mois de septembre, car c'est au commencement de ce mois que la flotte de pêche au hareng se rend dans cette baie et se voit en grand nombre au large d'Escuménac. On devrait prendre toutes les précautions possibles pour empêcher de jeter à l'eau les breuilles sur les bancs de Miscou et autres, où le poisson va frayer. Je crois qu'il serait avantageux d'avoir une loi obligeant ceux qui font la pêche du hareng sur ces bancs de liéger leurs filets de manière à empêcher la capture de plus d'une

certaine quantité de poissons à la fois; car on me dit qu'il arrive souvent que les rets sont surchargés et se rompent en laissant échapper un grand nombre de poissons morts, qui pourrissent au fond de l'eau, ce qui, évidemment doit avoir un effet très-destructeur. Les pêcheurs en barges portent toujours leurs breuilles à terre ; l'abus est commis par les petites goëlettes.

Tandis que les Etats-Unis envoient chaque année sur les côtes de la Puissance une magnifique flotte de plusieurs centaines de goëlettes, nos pêcheurs exercent leur métier principalement près des rivages avec des seines et des rets et dans des bateaux non pontés. Ceci peut jusqu'à un certain point, faire comprendre la grande importance qu'ils attachent aux pêcheries côtières, et je m'aperçus que c'était surtout parmi ces pauvres gens que les mesures protectrices du gouvernement étaient le mieux appréciées. Ces pêcheurs, ainsi que tous les habitants de la côte, des ports et des rades de la Puissance, approuvent hautement le maintien d'une police de marine, car ils sentent que sa présence est propre à empêcher les voies de fait qui avaient souvent lieu quand des pêcheurs américains allaient à terre. Je visitai tous les bâtiments étrangers que je rencontrai dans nos eaux, et je fus toujours traité avec la plus grande politesse. On me questionna souvent sur les mesures que prendraient vraisemblablement le gouvernement et la législature de la Puissance au sujet des clauses projetées touchant la pêche que contient le dernier traité, et j'ai toujours remarqué que les pêcheurs américains désiraient ardemment participer aux grands avantages de nos pêcheries côtières. Peut-être est-ce ici le lieu de faire remarquer que bien que ces pêcheries discutent beaucoup la question des pêcheries, ils paraissent peu la comprendre. La seule question, suivant eux, est de savoir s'il leur sera permis ou non de pêcher en deçà de la ligne des trois milles ; ils semblent considérer comme réglée en leur faveur le différend bien plus important de pointes de terre, parce qu'il leur a été jusqu'ici permis de jouir de nos avantages par tolérance, et ils paraissent mettre en oubli le fait que ce n'est pas en vertu d'un droit mais seulement par la politique libérale du gouvernement canadien qu'ils ont été admis à participer aux pêcheries inestimables de nos grandes baies pendant les deux années dernières.

Avant de clore ce rapport, je dois dire que j'ai eu beaucoup de difficulté pendant le cours de ma croisière d'été à faire montrer leur pavillon tant aux bâtiments coloniaux qu'aux étrangers ; pour ce qui est des premiers, je suggérerais respectueusement de charger les autorités douanières de donner des instructions à cet égard.

Ci-joint se trouve une liste des bâtiments visités.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. M. Browne, Lieutenant M. R.,

Commandant la goëlette de la Police de Marine "New England."

Honorable P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE X.

GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE " LA CANADIENNE, "

QUÉBEC, 5 janvier 1872.

MONSIEUR.—En conformité de vos instructions, "*La Canadienne*" fit voile le 22 avril pour les îles de la Madeleine dans le double but de protéger nos pêcheurs et de faire exécuter la loi des pêcheries. Nous arrivâmes aux îles le 8 mai, et apprîmes que la goëlette du gouvernement "*Water Lily*," commandant Story, y était déjà venue dans le même but que nous. La flotte de pêche, se composant de quatre-vingt-dix-huit goëlettes, dont vingt-trois américaines, avait attendu le hareng, qui affluait. Après être resté douze jours à croiser dans les eaux des îles, la goëlette du gouvernement "*Stella Maris*," commandant Lachance, dont je devais diriger la croisière, nous ayant rejoints dans l'intervalle, et la tranquillité règnant partout, nous fîmes voile d'Amherst, le 19 mai, pour la baie des Chaleurs et la côte de Gaspé, où notre présence était nécessaire. Avant de partir, j'avais dressé pour le commandant Lachance un règlement de croisière pour la saison de 1871, et je suis heureux de pouvoir dire que la vigilance de cet officier, ainsi que du commandant Brown, fut telle qu'il ne se commit qu'une seul infraction à la loi des pêcheries dans la baie des Chaleurs et sur la côte de Gaspé, où ils avaient particulièrement ordre de croiser; et cette infraction fut punie par la saisie du bâtiment et de sa charge. Après notre départ des îles de la Madeleine, nous eûmes peu d'occasions de mettre en application les lois de pêche relativement aux bâtiments de pêche étrangers; car les autres devoirs que j'avais à remplir m'appelèrent loin des endroits ordinairement fréquentés par les goëlettes américaines; cependant le 24 juillet, nous rencontrâmes la goëlette "*Samuel Gilbert*," capitaine Hanan, de Gloucester, mouillée près des îles aux Perroquets entre la côte nord et l'île d'Anticosti; son équipage était occupé à faire la pêche avec ses chaloupes à une distance de 400 verges du rivage. La violation de la loi était si palpable que je fus forcé de saisir le bâtiment, ainsi que sa charge formée de 400 quintaux de morue verte. Je n'éprouvai aucune résistance, et avec tous les égards possibles pour ces pauvres gens qui perdaient ainsi leur propriété, je déclarai le bâtiment confisqué au profit de la couronne. Après avoir recueilli nos preuves, de manière à justifier la saisie, nous fîmes voile pour Gaspé et de là, en conformité d'un ordre reçu, pour Québec avec notre prise. Nous arrivâmes à ce dernier port au commencement d'août, et je remis tout de suite le *Samuel Gilbert* entre les mains de l'agent du département selon vos ordres. Après avoir attesté sous serment les affidavits et donné à l'hon. M. Irvine, qui était chargé de la poursuite, tous les détails nécessaires, nous quittâmes de nouveau Québec, le 16 août, pour la côte du Labrador. De gros vents contraires et continuels furent cause que notre croisière en ces endroits dura jusqu'à la fin de septembre, et quand nous revînmes dans la baie des Chaleurs, toutes les goëlettes étrangères étaient parties. Comme il m'avait été impossible de visiter la baie des Chaleurs pendant la pêche du maquereau, je ne pus m'assurer que par ouï-dire du nombre des bâtiments étrangers qui y avaient soit pêché, ou acheté des provisions, ou qui étaient entrés dans les havres de la baie pour y chercher un abri. Si l'on donne aux équipages de ces bâtiments la liberté de venir à terre, il deviendra grandement nécessaire d'y avoir une police, à moins que les municipalités n'en établissent une à leurs propres frais pour la protection de leurs intérêts; ce qui n'est guère probable ni même possible. Le service, tel qu'il se faisait avant 1870, alors que la "*La Canadienne*" était seule à protéger l'immense étendue de côtes qui borde le golfe St. Laurent, ne se remplissait pas et ne pouvait se remplir d'une manière efficace, malgré toute l'activité et la bonne volonté de ceux qui en avaient la conduite. On a compris cela, et je ne doute nullement que quelles que soient les mesures prises par la suite, le gouvernement ne conserve toujours sur les différentes croisières une force de police suffisante pour maintenir l'ordre et la tranquilité, sans quoi il ne peut y avoir de prospérité durable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

N. LAVOIE,

Commandant la goëlette "La Canadienne,"

Honorable P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

APPENDICE Y.

GOELETTE DE LA POLICE DE MARINE "STELLA MARIS,"

ST. MICHEL, 18 décembre 1871.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant:—

Le 5 avril dernier, je reçus avis de votre département que vous aviez bien voulu me nommer de nouveau au commandement de la goëlette de la police de marine *Stella Maris* pour la saison de 1871. Je me hâtai d'engager un équipage, d'embarquer mon armement et de me préparer pour la mer, comprenant qu'il était nécessaire que mon bâtiment se rendit aussitôt que possible à Amherst, îles de la Madeleine, pendant la pêche du hareng.

Nous partîmes de Québec, le 2 mai au matin, avec une brise favorable, qui se changea néanmoins bientôt en gros vent de nord-est. Le vent continua à souffler dans cette direction jusqu'au 7, et nous obligea de revenir de St. Michel au Trou-St.-Patrice pour nous mettre à l'abri; car il ventait trop fort pour descendre le fleuve.

Le 8, au matin, nous fîmes voile du Trou St. Patrice avec vent contraire, presque tout le temps, jusqu'à la Pointe aux Pères, où je mouillai le 10, ayant reçu en partant de Québec ordre d'arrêter en cet endroit. Après y être demeurés quelques heures, nous fîmes voile pour les îles de la Madeleine, qui étaient ma première destination, et où nous arrivâmes dans la matinée du 11 mai. J'y trouvai *La Canadienne* et fus voir le commandant Lavoie, avec lequel je me consultai relativement aux pêcheries, et de qui je reçus mes instructions. On m'informa que le hareng avait été tellement abondant dans la baie de Plaisance, depuis le 11 mai, qu'il s'en était pris jusqu'à 400 barils d'un coup de seine. Presque toutes les goëlettes avaient leur chargement, quelques-unes mêmes étaient déjà parties. Depuis nombre d'années on n'avait vu une telle profusion de harengs, et cette abondance avait été un bienfait du ciel pour les habitants dont plusieurs étaient vraiment réduits à la famine. Par la disette de foin, ils avaient été obligés de donner des patates à leurs animaux pour les empêcher de mourir, et il ne leur en restait plus pour les semences du printemps. Lors de mon arrivée aux îles de la Madeleine, j'y trouvai tout en ordre.

Le 16 mai, je visitai un bâtiment américain qui était entré pour avoir de la boitte.

Le 17, tempête de vent de sud-ouest. Je visitai trois bâtiments mouillés dans la baie de Plaisance, de même que le brigantin *Tiphy*, de Jersey, qui partit quelques jours après avec plus de cent pêcheurs pour faire la pêche de la morue sur la côte du Labrador.

Le 18, je visitai un bâtiment de l'île du Prince-Edouard, qui faisait la pêche du hareng.

Le 19, nous traversâmes au havre aux Maisons pour y faire de l'eau.

Le 21, deux goëlettes de pêche au maquereau firent leur entrée dans le port d'Amherst.

Le 22, au matin, je vis de mon bâtiment plusieurs goëlettes à l'ancre à l'entrée de ce port. Soupçonnant que quelques-unes pouvaient ne pas avoir payé les droits de havre, bien qu'elles fûssent prêtes à appareiller, je les visitai toutes et donnai leurs noms au percepteur des douanes, Mr. J. J. Fox, qui s'aperçut que quatre de ces goëlettes n'avaient pas encore payé leurs droits; et craignant de les voir partir sans payer, je pris Mr. Fox dans ma chaloupe, et nous allâmes visiter les bâtiments; j'ordonnai aux capitaines d'aller à terre régler avec le percepteur, ce qu'ils firent sans tarder.

Le 24, il fit un si gros vent de nord-est, que je fus obligé de jeter les deux ancres pour empêcher mon bâtiment de chasser à terre.

Le 29, je mis à la voile pour visiter l'île d'Entrée, à cinq milles au-dessous du havre d'Amherst. Il y a quatre familles établies sur l'île d'Entrée, qui est très-fertile. Plusieurs habitants d'Amherst vinrent chercher du foin à cet endroit le printemps dernier; mais de même que sur plusieurs autres parties des îles de la Madeleine, le bois y est rare. Je retournai devant Amherst dans l'après-midi.

Le 31, j'entrai dans le port et y visitait douze bâtiments faisant la pêche du maquereau.

Le 1er juin, j'envoyai un de mes hommes à Mr. Fox pour lui aider à relever la bouée

marquant la limite des eaux où il était permis de tendre des rets. Je descendis dans la baie de Plaisance, et j'y trouvai des rets tendus contrairement à la loi.

Le 3, je visitai un bâtiment américain mouillé dans la baie de Plaisance, où il était venu chercher un abri.

Le 5, les pêcheurs commencèrent à tendre leurs rets à maquereau.

Le 6, je traversai au havre aux Maisons pour y faire de l'eau, et j'y trouvai tout en ordre. Ayant entendu dire que le phare de l'île aux Oiseaux fonctionnait mal, je décidai de m'y rendre aussitôt que possible.

Le 10, j'appris que la pêche de la morue autour du Corps-Mort était excellente, et que les barges en prenaient de neuf à dix *drafts* par jour.

Le 11, je fis voile d'Amherst pour l'île aux Oiseaux, où nous arrivâmes le soir ; mais nous ne pûmes débarquer à cause du ressac, et nous fûmes obligés de retourner chercher un abri à l'île Bryon. J'y mouillai au milieu d'environ cinquante goëlettes des provinces maritimes, qui pêchaient la morue, mais je ne pus les visiter à cause du gros vent qu'il faisait.

Le vent tomba le 13, et les goëlettes partirent pour les bancs de pêche. Dans la soirée je débarquai sur l'île Bryon, où tout était en ordre. Il y avait environ quinze barges de la Grosse-Ile (îles de la Madeleine) qui pêchaient en cet endroit avec succès. L'île Bryon est bien la plus fertile de toute le groupe des îles de la Madeleine, et les étrangers sont surpris de voir d'aussi belles terres sur une île de quatre milles et demi de long et d'un mille de large, située au beau milieu du golfe St. Laurent. M. Dingwell, le principal habitant de l'endroit, me fournit les détails suivants. Le phare de l'île aux Oiseaux se voyait facilement à une distance de douze milles et demi depuis le jour où il y avait été allumé. On avait vu un grand nombre de jeunes loups-marins sur les glaces flottantes autour de l'île ; mais on n'en avait pu tuer parce que les banquises ne s'approchèrent pas de la côte. Les habitants ne se rappelaient pas d'avoir éprouvé depuis plusieurs années d'aussi mauvais temps que le printemps dernier.

Le 14, je fis voile pour le port d'Amherst, où je mouillai dans la matinée du 15. En me rendant de l'île d'Entrée à Amherst, je levai neuf rets tendus en contravention à la loi. Le maquereau avait été tellement abondant pendant ma courte absence, que plusieurs propriétaires de rets, incapables de hâler leurs rets, avaient été obligés d'engager des hommes pour pêcher à la part.

Le 16, après leur avoir donné un bon avertissement et leur avoir enjoint de se conformer strictement à la loi, je remis à leurs propriétaires les rets que j'avais saisis le jour précédent. A la pointe occidentale de l'île Amherst, on prit de 40 à 50 barils d'anguilles en un seul jour.

Le 17, je plaçai deux grandes balises dans l'entrée du port Amherst, pour indiquer aux bâtiments de ne pas mouiller au-dessous d'elles.

Le 19, quelques-uns de mes hommes allèrent aider M. Fox à relever la bouée qui avait été placée quelques jours auparavant pour indiquer le chenal et le lieu de tenture.

La pêche du maquereau étant à peu près finie le 20, et voyant que ma présence n'était plus nécessaire aux îles, je fis voile pour Gaspé, afin d'y remplacer *La Canadienne* pendant qu'elle irait sur la côte du Labrador.

Le 22 au soir, nous mouillâmes à Percé où tout était en ordre. Aucun bâtiment américain n'y était venu depuis l'ouverture de la navigation. La pêche de la morue était très-bonne ; les barges prenaient en moyenne de 70 à 80 *drafts* par jour.

Le 23, je partis pour Gaspé, où je mouillai le 24. J'y trouvai le steamer de Sa Majesté *Racoon*, capitaine Howard, que je consultai relativement aux pêcheries. M. Eden s'occupait à faire terminer avec toute la diligence possible le bateau-lumière que vous aviez décidé de placer sur l'extrémité nord-ouest de Sandy Beach, et dont le besoin se faisait vivement sentir. Cette lumière sera d'une grande utilité pour les nombreux steamers et bâtiments qui fréquentent le port de Gaspé

Je laissai le Bassin de Gaspé dans la nuit du 26, et mouillai à la Grande Rivière, le 27 au matin. On n'avait pas vu de bâtiments américains en cet endroit depuis le printemps. Dans l'après-midi je fis voile pour Percé, où je trouvrai la goëlette *Water Lily*, commandant Story.

Le 28, je me rendis de Percé à la Pointe St. Pierre. La pêche de la morue y était mauvaise. On n'y avait vu aucun bâtiment de pêche américain depuis le printemps. De la

Pointe St. Pierre, je me rendis au Chien-Blanc, et du Chien-Blanc au Bassin de Gaspé, où je mouillai le même soir.

Le 30, je reçus ordre de votre département de recevoir à mon bord une personne qui allait remplacer l'un des gardiens du phare de l'île aux Oiseaux. Je mis immédiatement à la voile, et j'atteignis cette île le 1er juillet ; après avoir débarqué le nouveau gardien avec beaucoup de difficulté, je pris l'autre homme à mon bord. Pendant les deux heures que je passai sur l'île, je visitai le phare et les bâtisses et trouvai le tout en ordre. On me fit entendre que certaines additions étaient nécessaires pour la sûreté des gardiens, et à ma demande M. Carter y a été envoyé depuis avec des ouvriers pour faire des réparations. Le gardien en chef me dit que la veille de mon arrivée, une barque s'était échouée pendant la brume sur l'extrémité sud-est de la petite île aux Oiseaux ; elle fut dégagée, mais il fallut l'abandonner peu après. S'il y avait eu un sifflet d'alarme, ce bâtiment ne se serait pas perdu. Je partis dans l'après-midi de l'île aux Oiseaux pour Percé, où je mouillai le 3. Je visitai un bâtiment américain, qui était venu y chercher un abri.

Je partis de Percé le 3, pour faire une croisière dans la baie des Chaleurs. En montant à Paspébiac, je rencontrai quinze bâtiments, que je supposai être de goëlettes américaines, en dehors des limites. Peu de goëlettes américaines avait visité Paspébiac depuis le printemps. Pendant l'après-midi, je partis en croisière vers le bas de la baie des Chaleurs. Rendu vis-à-vis la pointe au Marquereau, je remarquai environ vingt goëlettes de pêche au milieu de la baie et tout-à-fait hors des limites. Je n'en vis point d'autres jusqu'à Gaspé, où je mouillai le 7. A mon arrivée, je reçus ordre de votre département de retourner à l'île aux Oiseaux pour y conduire un homme qui devait remplacer un des gardiens.

Nous fîmes voile le 8, pour l'île aux Oiseaux, distance de 155 milles, et, après une rude traversée, quoique le vent fût favorable, nous y arrivâmes à cinq heures le matin suivant, mais ne pûmes débarquer à cause du ressac qui se faisait sentir autour de l'île et nous fûmes obligés d'aller chercher un abri à l'île Bryon.

J'essayai en vain le 10 de débarquer sur les rochers ; il ventait si fort que nous eûmes toute les peines du monde à regagner le mouillage de l'île Bryon.

Le 11, je réussis à débarquer le nouveau gardien sur l'île aux Oiseaux, où je trouvai tout en ordre, et après avoir pris l'autre gardien à mon bord, je fis aussitôt voile pour Gaspé, ou j'arrivai dans l'après-midi du 12. Je remarquai avec plaisir, en me rendant au Bassin de Gaspé, pendant la nuit, qu'on avait placé un feu flottant temporaire à Sandy-Beach ; ce feu est absolument nécessaire à cet endroit.

Le 14 au matin, je fis voile pour les Sept-Iles, ou j'appris que des bâtiments américains faisaient la pêche en dedans des limites.

Le 15, je mouillai dans la baie des Sept-Iles, et n'y rencontrai aucun bâtiment de pêche américain pendant les deux jours que je croisai autour de ces îles.

Le 16 au matin, *La Canadienne* vint jeter l'ancre près de la *Stella Maris* dans la baie des Sept-Iles. Je fus voir le commandant Lavoie, qui me donna ses instructions. Dans le cours de l'après-midi, *La Canadienne* et la *Stella Maris* firent voile pour leurs destinations respectives.

Le 18 au matin, je mouillai dans le Bassin de Gaspé.

Le 19, je fis voile pour Percé. Le steamer de S. M. *Racoon*, commandant Howard, nous passa, en route pour le Bassin de Gaspé.

Je retournai au Bassin de Gaspé le 20, pour y faire réparer une de mes ancres.

Dans la matinée du 24, je repartis du bassin de Gaspé pour aller croiser dans la baie des Chaleurs, après avoir communiqué avec le commandant Howard du steamer de Sa Majesté *Racoon*, qui me dit n'avoir rencontré que deux goëlettes de pêche américaines pendant sa dernière croisière dans la baie.

Dans la matinée du 25, vis-à-vis la Grande Rivière, je hélai un bateau pêcheur, qui me dit que la pêche de la morue et du maquereau était très-fructueuse. On n'y avait pas vu de goëlettes de pêche américaines depuis le printemps. J'y remarquai quelques grands bancs de maquereau.

Pendant que j'étais vis-à-vis le pointe au Maquereau, le 26, je vis un grand nombre de goëlettes de pêche en dehors des limites. Je mouillai dans l'après-midi à Port Daniel. La

pêche de la morue et du saumon y étaient peu productives. Deux goëlettes américaines seulement étaient venues jeter l'ancre depuis le printemps.

Le 27, je me rendis de Port Daniel à Paspébiac, où je mouillai le 28. J'y trouvai les deux cutters du gouvernement le *New England* et le *Water Lily*. Peu de bâtiments américains étaient venus à Paspébiac depuis le printemps. Après être resté quelques heures en cet endroit, je fis voile pour les îles de la Madeleine, où je mouillai le 30.

Je débarquai le 31 sur l'île Amherst, où tout était ordre ; la pêche de la morue et du maquereau étaient bonnes. Le maquereau avait été tellement abondant, que les barges en avaient pris par jour jusqu'à dix quarts, qu'elles avaient vendus deux piastres le quart. Depuis le printemps, les barges prenaient en moyenne de soixante à soixante dix *drafts* de morue chacune. Plusieurs goëlettes de pêche américaines étaient déjà venues aux îles de la Madeleine, où elles avaient bien réussi.

Le 1er août, j'allai au havre aux Maisons pour y faire de l'eau, et revins à Amherst le soir.

Le 2, je visitai deux bâtiments américains qui étaient entrés faire de l'eau. Vers le soir je reçus une lettre de M. Félix Painchaud, me priant d'attendre à Amherst jusqu'au 4, afin de pouvoir prêter-main forte aux autorités en cas qu'il y eût du désordre à la cour à l'occasion d'une poursuite portée contre un des habitants de l'endroit, qui avait troublé la paix publique. Tout se passa tranquillement, bien qu'il y eût une grande foule à l'audience.

Le 5, je mis à la voile pour l'île Bryon, à l'extrémité est des îles de la Madeleine, je passai une flotte nombreuse de bâtiments américains mouillés en cet endroit, où ils étaient venus s'abriter ; mais il ventait trop fort pour que je pusse les visiter. Après être demeuré quelque temps à l'île Bryon, je mis à la voile pour Percé, où je mouillai le 8 au matin, après un passage difficile. Il n'y était pas venu de bâtiments américains depuis ma dernière visite. Je fis voile pour Gaspé, où je jetai l'ancre dans l'après-midi. A mon arrivée, je reçus ordre du commandant Lavoie, de prendre à mon bord M. J. Whiteheaves, envoyé par la société d'Histoire Naturelle de Montréal, pour s'assurer par des dragages de la nature des molusques et des plantes sur les grands fonds du fleuve et du golfe St. Laurent, etc.

Le 9, je visitai un bâtiment américain, qui était venu chercher un abri dans le bassin de Gaspé.

Le 11, M. Whiteheaves s'embarqua, et je partis du bassin de Gaspé pour ma croisière ordinaire, avec l'intention de lui donner autant d'occasions que possible de faire des dragages sans toutefois négliger les devoirs du service de la protection des pêcheries.

Le 12, nous jetâmes la drague à mi-distance entre Gaspé et la pointe ouest d'Anticosti.

Le 15, je mouillai à l'anse au Gris Fond. Tout y était en ordre. La pêche de la morue d'été y était bonne. Je partis de nouveau pour Anticosti.

Je mouillai, le 17, à Mingan pour faire de l'eau. On n'avait pas vu de bâtiments américains dans ces parages depuis le printemps. Je remis à la voile le même soir pour croiser dans la direction de la pointe est d'Anticosti.

Nous mouillâmes à la pointe aux Esquimaux dans la matinée du 18. Tout y était en ordre. Il y avait à l'ancre dans le havre, quinze goëlettes se préparant à partir pour la pêche du hareng. La population de la pointe aux Esquimaux est d'environ 600 ou 700 habitants, tous émigrés des îles de la Madeleine. Je partis de la pointe aux Esquimaux, pour continuer ma croisière vers l'extrémité de l'île d'Anticosti.

Dans la soirée du 19, nous partîmes de l'est de l'île d'Anticosti, pour aller jeter la drague dans 313 brasses d'eau, à l'endroit le plus profond connu du golfe St. Laurent, à environ trente milles au sud-est du phare de la pointe d'Anticosti. A peine avions-nous pu jeter la drague deux fois, que le vent commença à souffler du nord-ouest, avec une extrême violence, et qu'il nous fallût courir vers l'île Bryon, à soixante milles de distance, pour y chercher un abri. Nous mouillâmes à l'île Bryon dans la soirée.

Le 20, je visitai sept goëlettes américaines qui étaient venues chercher un abri.

Je débarquai le 21 sur l'île Bryon, où, tout allait bien. On n'a porté aucune plainte cette année contre les équipages des goëlettes de pêche. Avant de partir, j'accommodai un différend entre deux pêcheurs. A 10.30 heures a.m., je mis à la voile pour Gaspé avec un fort vent de bout, et après un passage laborieux, je mouillai le 23, dans le bassin de Gaspé. M. Whiteheaves partit le 24 pour Québec.

Ayant reçu ordre le 25 de me rendre avec ma goëlette à l'île aux Oiseaux, pour transporter des matériaux et des hommes sous la conduite de M. Carter, je me mis à sa disposition.

Dans l'après-midi j'envoyai mes deux chaloupes à environ quatre milles en bas du bassin de Gaspé, chercher une vingtaine de poches de sable pour l'île aux Oiseaux.

Le 25, je levai l'ancre et j'accostai au quai, et au coucher du soleil j'avais embarqué tout mon chargement de madriers, planches, quarts de clous, chaux. sable, etc., etc.

Je mis à la voile le 27 pour l'île aux Oiseaux, où j'arrivai dans la matinée du 29. Nous nous mîmes immédiatement à débarquer les matériaux, qui furent mis à terre en moins de trois heures, malgré les dangers et les difficultés. Avant de partir, je visitai six bâtiments américains, qui étaient venus chercher là un abri. On me dit que le maquereau était très-abondant. Dans le cours de l'après midi, je fis voile pour Gaspé, laissant M. Carter et ses hommes à faire les réparations nécessaires pour le confort et la sûreté des gardiens.

J'arrivais à Gaspé le 30. Je m'occupai à faire réparer mon bâtiment jusqu'au 1er ssptembre, et partis alors pour une croisière autour de la pointe est d'Anticosti.

Le 2, nous étions à la rivière à la Chaloupe. Pendant la nuit nous remarquâmes le nouveau phare placé sur la pointe sud de l'île d'Anticosti. Il éclairait bien et est certainement très-nécessaire à cet endroit dangereux. Ce phare est le quatrième sur l'île d'Anticosti.

Le 3, le vent vira au nord-ouest, et nous portâmes sur l'île Bryon. Je fis voile de bonne heure le matin suivant pour l'île aux Oiseaux, en cas que les ouvriers eussent terminé leur ouvrage. Je débarquai sans difficulté, mais l'ouvrage n'était pas fini. Je visitai cinq bâtiments américains. Dans l'après-midi, je mis à la voile pour la baie des Chaleurs.

Le 6, je mouillé à Paspébiac. Il y avait alors peu de bâtiments de pêche américains dans la baie des Chaleurs. Presque toute la flotte était occupée à faire la pêche aux alentours des îles de la Madeleine, où le maquereau était abondant.

Le 7, je partis de Paspébiac pour croiser dans le bas de la baie des Chaleurs. Je ne rencontrai aucune goëlette de pêche sur ma route jusqu'au bassin de Gaspé, où je mouillai le 9. Dans le cours de l'après-midi, je partis de nouveau pour Percé et y mouillai le 10.

Ce jour-là même, je fis voile pour l'île aux Oiseaux, afin d'en ramener M. Carter et ses hommes.

Dans la soirée du 11, je réussis avec beaucoup de difficulté à embarquer les hommes qui se trouvaient sur ces rochers, et partis pour Gaspé à 7 heures du soir. En m'éloignant des îles aux Oiseaux, je m'assurai par le loch qu'on pouvait facilement apercevoir le phare du pont de la goëlette jusqu'à une distance de vingt milles.

Le 13, je mouillai dans le bassin de Gaspé, et y débarquai M. Carter et ses hommes.

Le 15, je fis voile pour les îles de la Madeleine, et y mouillai le 16. Dans l'après-midi, je visitai deux bâtiments de pêche américains qui étaient venus faire de l'eau.

Le 17, je visitai deux goëlettes américaines qui étaient entrées chercher un abri. Le capitaine d'une de ces goëlettes me dit avoir pris 750 barils de maquereau à la ligne; il ajouta que plusieurs bâtiments en étaient à leur troisième voyage. La baie de Plaisance était à cette date remplie de maquereau. Je fus au havre aux Maisons dans l'après-midi; les nouvelles de la pêche y étaient aussi bonnes qu'à Amherst. Je retournai le même soir au havre d'Amherst.

Le 21 au matin, je fis voile pour Gaspé, où j'arrivai le 25. J'y reçus ordre de retourner à Amherst, avec une provision d'huile pour le phare. Une tempête de nord-est m'empêcha de partir ce jour-là; et ce ne fut que le 29 que je pus appareiller pour Amherst, où j'arrivai dans nuit du 30. Je débarquai l'huile et mis à la voile quelques heures après pour retourner à Gaspé.

Le 1er octobre, par une grande brise, notre grand mât se brisa au bas du pont et tomba avec fracas comme nous étions à environ trente-sept milles de la pointe ouest de l'île Amherst. Ce ne fut qu'avec beaucoup de difficulté et au péril de notre vie que nous pûmes sauver notre mât de misaine, et, après quatre heures d'un dur travail, remettre les choses en aussi bon état que notre position pouvait nous le permettre. Une barque à destination de Miramichi, l'*Eva* vint à nous et nous demanda si nous avions besoin de secours. Je remerciai le capitaine de sa bonté, mais je n'eus pas besoin d'accepter son offre obligeante. Nous arrivâmes heureusement à Gaspé le 3. Je me mis sur-le-champ à réparer la goëlette. Il me fallut faire dix milles dans les bois pour me procurer un grand mât.

Nos réparations furent terminées le 11, mais le mauvais temps nous retint en cet endroit jusqu'au 14, que je fis voile pour croiser dans la baie des Chaleurs. En montant à Paspébiac, j'éprouvai une grosse tempête de nord-ouest.

Nous mouillâmes le 17 à Paspébiac. Tout y était en ordre. Les bâtiments de pêche américains étaient tous partis de la baie des Chaleurs. Je fis voile dans l'après-midi pour Gaspé, où j'arrivai le 20, et après avoir pris à bord une provision de bois et d'eau, et réglé mes comptes je repris le 21 la route de Québec. Après une traversée orageuse, je jetais l'ancre à Québec le 29. Et ayant débarqué mon armement, et licencié l'équipage, je remis le bâtiment à son propriétaire, le 30 octobre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. H. LACHANCE.

APPEN

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1871

Bâtiments.	Propriétaires.	Maître.	Tonneaux.	Hommes.	Ports d'enregistrement.
Edward Stanley	T. E. Daniels	Alfred Hall	50	13	Welfleet...............
P. L. Whiton	Whiton Frères......	E. G. Rich.........	77	14	Hingham.............
Fannie L. Nye	Atkinson, Nye et Cie.	Alexander Olson....	70	15	,, ...
John A. Taylor.....	Moses B. Town.....	B. H. Lombard.....	44	13	Boston ....
Thomas Hunt	Benjamin H. Collis.	N. Parsons	63	15	Gloucester..............
Cora Greenwood....	S. Riggs............	James Daunton.....	38	12	Georgetown, Me........
P. D. Smith........	Smith et Oakes	A. Burnham........	69	12	Gloucester..............
Messenger..........	John F. Wonson....	Edgar Baxter.......	66	15	,, ...
George Peabody	C. C. Pettinger.....	Daniel Gray	68	12	Salem ....
Navada	Wm. H. Friend	William Lawrence..	62	14	Gloucester..............
D. M. Hilton.......	Callahan et Cie.....	Thomas Callahan ...	66	12	,, ...
Tragabigzanda......	Wonson et Cie......	E. F. Wotton.......	68	12	,, ...
A. H. Wonson	McKenzie et Cie	Webber	63	16	,, ...
Profit	Clark, Finney et Cie.	D. L. Marsters	50	6	Plymouth ....
Orinoco	J. D. Churchill.....	Goodwin	60	10	,, ...
Southern Cross	....	McInnis............	72	12	Gloucester.............
White Eagle........	....	N. Goodwin	71	12	,, ...
Allen Dale	Doane..............	Willson	69	10	Harwich ....
Mary Carlisle	....	W. Thompson	76	12	Gloucester.............
John Wesley	....	....	50	4	Roch Port..............
Profit	Clark, Finney et Cie.	D. L. Marsters	50	6	Plymouth ....
B. F. Rich	F. Halliard.........	Neil Campbell......	67	13	Provincetown...........
Exchange	Whalen et Allen....	M. McInnis........	54	10	Gloucester..............
Gutro	H. Pitman	M. McDonald	75	14	Marble Head ....
Seychell....	Cook et Cie.........	Dillin	47	10	Provincetown...........
Georginia	J. Parker	J. Parker	52	4	Gloucester..............
E. A. Horton.......	McKenzie et Cie ...	W. H. Gray........	66	15	,, ...
Freedom	W. Danes et Cie....	Thomas Groves	34	9	Newbury Port..........
Tally Ho...........	R. Ford	R. Ford............	20	5	Gloucester..............
W. H. Lovett	H. Pitman	Joseph Goodwin	58	13	Marble Head ....

DICE Z.

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.

Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Nom des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
Date.	Où visités.		
1871.			
Juil. 30	Côté S. O., Ile Pictou	Capt. P. A. Scott, Com., Steamer *Lady Head* ..	Pêchait en vue du cap Est de l'île du Prince-Edouard. Avait pris 50 barils de maquereau. N'était pas dans la zône prohibée.
„ 30	„	„ ..	Pêchait dans la baie St. George. Avait pris 100 barils de maquereau dans la semaine.
„ 30	„	„ ..	Pêchait en vue de l'île du Prince-Edouard. Avait pris 70 barils depuis une semaine.
„ 30	„	„ ..	Pêchait le long du rivage. Avait pris 130 barils en 12 jours. Etait à Georgetown le 27 juillet.
„ 30	„	„ ..	Pêchait dans la baie St. George. Avait pris 85 barils de maq. Parti du détroit depuis une semaine.
„ 30	„	„ ..	Ven. en dern. lieu de Canso. Pêchait dans la baie St. George. Av. pris 50 b. de maq. en une semaine
Août 16	Port Hood..........	„ ..	Venait du banc de St. Pierre avec du flétan. Avait pris 20,000 lbs. de ce poisson et 10,000 lbs. de morue. Etait à la pêche depuis six semaines.
„ 24	Whitehaven...... .	„ ..	Sur son retour ; avait relâché pour s'abriter. Parti de son port dep. six sem. ; avait 240 brls de maq. Les pêch. lais. la baie ; il ne se prenait rien sur la rive ouest ; on réussis. mieux aux îles de la Mad.
„ 25	„	„ ..	Venait du Grand Banc de Terreneuve ; était partie de son port depuis sept sem. Av. pris 1,100 qtx. de morue ; avait relâché pour s'abriter.
Sept. 29	„	„ ..	Venait de la Baie du Nord et s'en retour. avec 300 barils de maq. Ce pois. avait été très-rare. Parti depuis 2½ mois. Très peu de pêch. dans la baie.
Oct. 5	„	„ ..	Venait de Gloucester, se rendait sur le Grand Banc ; avait relâché pour prendre de la boitte.
„ 5	„	„ ..	Venait des bancs de l'Ouest chercher de la boitte pour s'en retourner sur ces bancs. Avait pris 3,000 lbs. de flétan et 9,000 lbs. de morue.
„ 9	„	„ ..	Avait fait la pêche aux îles de la Mad., autour de l'île du P.-Ed., de Miscou et d'Escuménac. Avait pris 200 bls. de maquereau. S'en retournait.
Juin 12	Ingonish...........	James A. Tory, Com., goëlette *Ida E*........	Venait d'arriver sur la côte avec des agrès de pêche.
„ 27	Sydney.............	„	Venait des Grands Bancs avec 250 qtx. de morue.
„ 29	Baie aux Vaches....	„	Venait des bancs de Scattarie avec 1,500 lbs. de morue et de flétan.
Juillet 6	Cap Canso..........	„	Ven. du banc de St. Pierre avec 500 qtx. de morue.
„ 6	„	„	Av. des agrès de pêc., av. relâ. pour se pro. de la boitte.
„ 9	Louisbourg.........	„	Av. 80,000 lbs. de flétan ; relâché p. av. de la glace.
„ 21	Détroit de Canso....	„	Sur lest ; avait déchargé sa cargaison à Halifax et dans le détroit de Canso.
„ 25	Aspy Bay	„	200 qtx. de morue ; achetait une cargaison.
„ 29	Sydney.............	„	800 „ venait du G. Banc p. chr. de la boitte.
„ 31	Baie aux Vaches....	„	900 „ s'en retournait.
Août 19	„	„	1400 „ venait du G. B. ; s'en retour. à son port.
„ 26	Détroit de Canso....	„	800 „ venant du Banc Bradley.
„ 31	Port Hood..........	„	387 barils de boitte ; vendu cargaison à Port Mulgrave, île du Prince Edouard, et au Port Hood.
Sept. 1	Baie St. George.....	„	240 bls. de maq., pêch. près de la côte et a été saisi.
„ 8	Détroit de Canso....	„	209 bls. de maq.; avait pris chargement à l'île du Prince Edouard et aux îles de la Madeleine.
„ 11	Port Hood..........	„	45 barils de maquereau pris à l'île du Prince Edouard et à la baie St. George.
„ 12	„	„	Venait d'arriver sur la côte avec des agrès de pêche.

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1871,

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maître.	Tonneaux.	Hommes.	
Emma Browne......	S. B. Moray et autres	J. Greenlow........	48	11	Ile Deer...............
Wild Fire..........	B. Berce...........	B. Berce...........	109	16	Gloucester...............
Sunshine...........	John Pugh.........	G. Rogers..........	66	15	,, ...
G. Clark...........	G. Clark et Cie.....	A. Gray............	65	15	,, ...
Lorra Seward.......	Seward.............	A. McPherson......	60	14	,, ...
Baracouta..........	D. Brown..........	B. Cook............	68	16	,, ...
Lillian Gertrude....	D. Salem...........	J. Hurst...........	58	16	,, ...
W. T. Smith.......	Sayward...........	S. Smith...........	83	18	,, ...
O. Eldridge........	B. Collins..........	H. Smith..........	65	17	,, ...
A. H. Wonson......	McKenzie et Oulton.	B. Webber.........	54	16	,, ...
Electric Flash......	Dans et Air.........	J. McDonald.......	80	17	,, ...
W. V. Hutchings...	Somes et Friends....	T. W. Gray........	62	16	,, ...
John Smith........	Smith et Oakes.....	Charles Clafford....	64	14	,, ...
Alfafa..............	Parkins...........	John Drora.........	56	13	,, ...
Collector...........	Webb et Whitman..	A. Webb...........	64	11	Ile Deer...............
H. C. McKay......	Parsons............	W. Whitman.......	63	15	Gloucester...............
General Grant......	McDougall et autres.	Farnham...........	50	10	Booth Bay..............
Bonaventure........	Montgomery et Cie..	W. Knight.........	50	11	,, ...
Old Chad...........	McKewan..........	McElenton.........	70	16	,, ...
S. McKewan.......	Parsons...........	Parsons............	74	18	,, ...
Sciota..............	D. Allan...........	A. Tarr............	33	8	Gloucester...............
Tidal Wave........	R. Pew............	Goslin..............	65	16	,, ...
Syren..............	J. Pichet...........	Charles Hines......	57	11	Beverly...............
Good Templar......	Samuel Lane.......	Nason..............	57	15	Gloucester...............
Laura A. Dood.....	Layton et Cie.......	P. Malady..........	94	20	,, ...
J. W. Roberts......	J. W. Bradley......	J. C. Thompson....	75	13	Lockport...............
General Grant......	John Pew et Cie....	James Bowie.......	86	16	Gloucester...............
Prima Donna.......	E. L. Marr.........	J. Spofford.........	55	14	Southport...............
Rebecca J. Evans...	W. H. Morgan.....	W. H. Morgan....	78	16	Newburyport...........
Messenger..........	J. F. Wanson......	E. Barter...........	66	15	Gloucester...............
Wiona.............	McDougall et Race..	M. Adams..........	61	15	Boothbay...............
Yo Semite..........	George Brown et Cie.	L. Latham.........	76	12	Gloucester...............
Willie Seavy.......	Trefethen..........	Tarlton............	33	11	Portland...............
Georgiana..........	Baker..............	Baker..............	55	4	Gloucester...............
Franklin S. Schenck.	Bradley et Cie......	A. Grimes..........	46	10	Rockport...............
Challenge..........	Maddocks et Knowles	E. McGuire.....	56	14	Gloucester...............

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.—*Suite.*

Lieux et jours où les bâtiments ont été visité. Date.	Où visités.	Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
1871.			
Sept. 12	Port Hood..........	James A. Tory, Com., goëlette *Ida E.*........	130 barils de maquereau pris à l'île du Prince-Edouard et aux îles de la Madeleine.
„ 12	„	„	200 barils de maq. pris aux îles de la Madeleine.
„ 12	„	„	93 „ „
„ 12	„	„	90 „ „
„ 12	„	„	180 „ „
„ 12	„	„	100 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	175 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	350 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	400 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	125 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	225 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	160 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	90 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	100 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à la baie des Chaleurs.
„ 12	„	„	115 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 12	„	„	190 barils de maq. pris aux îles de la Madeleine.
„ 12	„	„	200 „ „
„ 12	„	„	110 „ „
„ 12	„	„	Avec des agrès de pêche; arrivait à la côte........
„ 12	„	„	„ „ „
„ 13	„	„	90 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 13	„	„	170 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
„ 22	Louisbourg..........	„	700 qtx. de morue; banc de Quero.
„ 29	Cap Canso..........	„	140 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
Oct. 16	Guysborough.......	„	400 barils de maquereau pris aux îles de la Madeleine et à l'île du Prince-Edouard.
Juin 30	Port Daniel	D. M. Browne, Com., goëlette *New England.*	Avait pris 250 barils de maquereau en quinze jours principalement au large de Miscou.
......	....	„	Avait fait une bonne pêche.
Juillet 4	2' de terre au sud de Pocmouche.......	„	A reçu ord. de s'él. de la côte, étant soupç. de pêc.
„ 19	1⅓' au large de Miscou	„	Avait pris 65 barils en une sem. au large de Miscou.
„ 20	Baie des Chaleurs, Paspébiac........	„	Non satisfait de sa capture.
„ 20	Paspébiac	„	Capture bonne; mais poisson très-maigre.
„ 22	2½ au large de Miscou	„	Etait venu à la baie des Chaleurs pour acheter de la boitte. Allait pêcher le flétan à Terreneuve.
„ 23	2½' au large de Miscou	„	Pêchait à 2½' de la côte. A reçu ordre de s'éloigner.
Août 12	Shédiac	„	Etait venu vendre sur la côte une cargaison de pagres (pogies). Averti que cela constituerait une infraction de nos règlements sur le cabotage.
„ 16	Paspébiac	„	Saisi pour avoir pêché avec des rets à 295 brasses du rivage à Paspébiac. Avait à bord 19,000 lbs. de morue, prise principalement sur le banc des Orphelins.
„ 16	„	„	Venait d'arriver.

ETAT GENERAL des bâtiments visités durant la saison de 1871,

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maître.	Tonneaux.	Hommes.	
Chanticleer	Whalen	J. Connell	36	11	Boston
G. W. Brown	Thurlow	Thurlow	65	15	Newburyport
Clara S. Chapman	Dennis Nair	David Stinson	68	14	Gloucester
Lizzie Thompson	Burrell et Cie	A. Roaf	70	14	Newburyport
James G. Tarr	Dadd, Tarr et Cie	R. Reaves	82	18	Gloucester
Annie Lewis	Warren et Colman	L. Knight	52	12	Ile Deer, Maine
Samie McKown	McKown et Parsons	Parsons	73	18	Baie Booth
Ellen Frances	Knowles et Maddocks	G. A. Emery	55	13	Gloucester
Typhoon	Eldridge et Stetson	S. Frost	51	14	Chatham, cap Anne
Ruth Groves	J. T. Clark	W. Gould	68	16	Gloucester
Jennie Armstrong	Jewett et Cie	A. McCullam	69	14	Westport, Maine
Frank Treat	F. Treat	A. Sawyer	109	21	Winterport
Barracouta	Brown, Frères	B. Cook	68	16	Gloucester
Sultana	Leighton et Cie	J. Scott	69	14	,,
Bay State	Leighton et Cie	A. Thomas	52	12	,,
Elona C	Smith et Galt	R. Finningham	65	14	,,
Electric Flash	Ayers et Cie	J. McDonald	82	16	,,
Sunshine	John Pew et fils	George Rogers	66	15	,,
T. L. Mayo	Dodd et Tarr	J. Pritchet	62	12	,,
Fannie R.	D. Allen	N. Gardner	55	11	,,
Fish Hawk	Pew et Cie	L. McLean	48	12	,,
White Eagle	Row, Jordan et Cie	N. Godwin	70	15	,,
Gleaner	Wanson et Cie	E. McLellan	65	13	,,
D. E. Woodbury	Ferneld et Serjeant	J. M. Gray	65	15	,,
Montana	J. Row et Cie	J. Welsh	62	14	,,
Fitz. J. Babson	J. Cusheon	E. Stapleton	70	16	,,
Cioto	D. G. Allen	A. Tarr	33	10	,,
Restless	Clarke et Soames	George Bayley	64	16	,,
T. W. Homan	,,	G. Murphy	66	15	,,
Wildfire	Bearse et Cie	G. Bearse	109	16	,,
Pathfinder	J. Cushing	J. Cushing	65	16	,,
Alfaepha	Charles Parkhurst	J. Drury	55	14	,,
Fanny R.	William Allen	H. Gardner	69	15	,,
Typhoon	Elridge et Stitson	S. Frost	51	13	Chatham
Mary Edwards	W. Lennox	S. Greenleaf	69	16	Baie Booth
T. J. Babson	J. Cushing	E. Stapleton	70	16	Gloucester
Enola C.	Smith et Gott	E. Cunningham	65	14	,,
Gleaner	W. C. Wanson	McCleam	65	14	,,
Franklin Treat	Frank Treat	A. G. Sawyer	109	21	Winterport
E. Crowell	Whelan et Cie	– Greenleaf	67	15	Gloucester
C. B. Chapman	Denis Ayer	D. Stinson	68	15	,,
Laura A. Dodd	Leighton et Cie	P. Malady	94	20	,,
Lady Franklin	Olson	— Olson	60	12	,,
Montana	Roe et Jordan	J. Welch	62	13	,,
James G. Tarr	Tarr et Cie	R. Reeves	85	18	,,
Pathfinder	J. Cushing	J. Cushing	65	16	,,
White Eagle	Roe et Jordan	N. Goodwin	70	14	,,
Barracouta	Brown Frères	B. C. Cook	68	16	,,
Annie Hooper	Merrick et Davis	R. Beeton	69	18	,,
H. A. Johnson	W. Parsons	J. Gardner	63	16	,,
W. H. Loritt	Pitman et fils	J. Goodwin	54	14	Marble Head
J. W. Roberts	J. W. Bradly et Cie	Thomson	75	18	Gloucester
M. C. Roe	David Lowe et Cie	Edward Cash	78	18	,,

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.—*Suite.*

Lieux et jours où les bâtiments ont été visités. Date.	Où visités.	Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
1871. Sept. 8	Au large de l'île du Portage	D. M. Browne, Com., de la goëlette *New Engand*	190 bls. formés dans les baies des Chal. et Miramichi
,, 8	,, ..	,,	420 bls. formés en 8 semaines, principalement entre Miscou et le cap Nord.
,, 29	Port Hood..........	,,	Campagne excellente. A pêché dans toutes les parties du golfe. A débarqué 125 barils à Canso.
,, 29	,, ...	,,	283 bls. en six semaines. Escuménac et Miscou.
Oct. 14	,, ...	,,	460 bls. depuis le 20 juillet. Débarqués à Canso.
,, 14	,, ...	,,	130 bls. depuis la mi-août. Débarqué 140 brls. à Canso.
,, 14	,, ...	,,	200 bls. en 2 sem. ; principalem. à l'île du Prince-Ed.
,, 14	,, ...	,,	50 bls. en 5 sem. ; principal. à l'île du Prince-Ed.
,, 14	,, ...	,,	Peu de succès. N'a été que 3 semaines dans la baie.
,, 14	,, ...	,,	400 bls. en 12 sem. Débarqué 150 brls. à Canso.
,, 14	,, ...	,,	300 bls. en 7 semaines sur le banc de Bradley.
,, 14	,, ...	,,	330 bls. en 7 sem. principal. au cap Nord. Débarq. une partie à Charlottetown, île du Prince-Ed
,, 15	,, ...	,,	180 bls. en 9 semaines. Second voyage.
,, 15	,, ...	,,	250 bls. en 7 semaines sur le banc de Bradley.
,, 15	,, ...	,,	160 bls. en 7 sem. ent. le cap Nord et le banc Bradley
,, 15	,, ...	,,	230 bls., cap Nord et banc Bradley.
,, 15	,, ...	,,	350 bls. depuis le 1er août, principalement aux îles de la Madeleine et de Miscou.
,, 15	,, ...	,,	165 bls. en 7 semaines.
,, 15	,, ...	,,	270 bls. en 8 semaines, principalement aux îles de la Madeleine et à la pointe Est.
,, 15	,, ...	,,	50 bls. en 3 semaines. Second voyage, pointe Est]
,, 15	,, ...	,,	30 bls. en 5 sem., princip. aux îles de la Madeleine.
,, 17	,, ...	,,	150 bls. en 4 sem., principal. à l'île du Prince-Ed.
....	....	,,	130 bls. en 5 semaines. Second voyage ; principalement à la pointe Est.
Oct. 18	Anse au Plâtre......	,,	230 bls. en 8 semaines ; principal. au cap Nord.
,, 21	Pointe Hawkesbury .	,,	150 bls. en 8 sem. ; principal. à la pointe Est.
,, 21	,, ..	,,	470 bls. en 10 sem. ; princip. aux îles de la Madeleine
Sept. 8	Port Hood	G. V. Story, Com., de la goëlette *Ella G. McLean*	80 bls. de maq. pêché dans la B. St. George, I.P.E.
,, 10	Canso	,, ...	190 ,, aux Rochers aux Oiseaux.
,, 10	,, ...	,, ...	180 ,, ,,
,, 13	Port Hood..........	,, ...	200 ,, ,,
,, 14	,, ...	,, ...	625 ,, autour de l'île du Prince-Ed.
,, 21	,, ...	,, ...	120 ,, à Miscou et à l'île du P.-Ed.
,, 21	,, ...	,, ...	20 ,, autour de l'île du Prince-Ed.
,, 22	,, ...	,, ...	Arrivait.
,, 22	,, ...	,, ...	160 bls. de maq. pêché autour de l'île du Prince-Ed.
,, 22	,, ...	,, ...	160 ,, aux îles de la Madeleine.
,, 22	,, ...	,, ...	160 ,, autour de l'île du Prince-Ed.
,, 22	,, ...	,, ...	287 ,, aux îles de la Madeleine.
,, 29	,, ...	,, ...	330 ,, sur les B. de Bradley et à l'I. P.-E.
Oct. 5	,, ...	,, ...	200 ,, îles du P.-E. et de la Madeleine.
,, 5	,, ...	,, ...	300 ,, autour de l'île du Prince-Ed.
,, 5	,, ...	,, ...	400 ,, îles de la Madeleine et du P.-E.
,, 5	,, ...	,, ...	250 ,, ,,
,, 5	,, ...	,, ...	150 ,, ,,
,, 5	,, ...	,, ...	200 ,, ,,
,, 5	,, ...	,, ...	100 ,, [Cap Breton et I.P.-E.]
,, 8	,, ...	,, ...	100 ,, ,,
,, 8	,, ...	,, ...	170 ,, (2d voyage.) ,,
,, 8	,, ...	,, ...	320 ,, ,,
,, 8	,, ...	,, ...	220 ,, ,,
,, 8	,, ...	,, ...	30 ,, ,,
,, 8	,, ...	,, ...	320 ,, (2d voyage.) ,,
,, 8	,, ...	,, ...	320 ,, ,,

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1871

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maître.	Tonneaux.	Hommes.	
Annie Lewis........	Warren et Coleman..	L. Knight.........	52	12	Ile Deer, Maine.........
Samie E. McKeon ..	McKeon et Parsons..	— Parsons..........	73	18	Baie de Booth ....
Ellen Frances.......	Knowles et Madden .	G. Emery	55	13	Gloucester...............
Ruth Groves.......	J. J. Clarke	W. Gould	68	16	,, ...
Jennie Armstrong...	Jewitt et Cie........	A. McCullum	69	14	Westport, Maine........
Sultana	A. Leighton et Cie ..	J. Scott	69	14	Gloucester...............
Bay State	,, ..	A. Thomas	52	12	,, ...
Electric Flash	Ayers et Cie...	J. McDonald	82	16	,, ...
Sunshine	Pugh et fils	G. Rogers	66	15	,, ...
J. L. Mayo	Dodd et Tarr	J. Pritchard	62	12	,, ...
Fish Hawk	Pugh et fils	L. McLean	48	12	,, ...
Mary S. Hurd	Eldridge et Stitson ..	S. Frost	54	12	Chatham, Cap Cod .....
William Porter	J. Dilling	C. Rolly...........	105	16	Kingston, Mass. ....
Vestal..............	C. et D. F. Weekes..	C. L. Ireland	36	9	Dennis, Mass. ....
Mary E. Daniels....	Whelan et Wonson..	E. Joyce	68	12	Gloucester..............
William F. Smith...	D. Sayward	Sidney Smith	83	16	,, ...
Colonel Ellsworth...	L. Owen	L. Owen	82	10	,, ...
Eldorada	D. Rich	G. Parsons	74	9	Boston ....
Charles Haskell.....	S. Haskell..........	G. H. Davis........	65	8	Gloucester..............
F. J. Babson	James Cushing.....	G. Stapleton........	59	12	,, ...
General Grant	J. Pugh et fils.......	S. Bowie	86	12	,, ...
Energy..............	Charles Parkhurst ..	V. Jays	98	12	,, ...
J. W. Roberts	J. W. Bradly et Cie.	J. E. Thomson	75	18	Rockport, Maine ....
Sergeant S. Day	H. Hardy	H. Hardy	86	18	Gloucester..............
General Grant	D. Lowe...........	— Burch	86	18	,, ...
Orinoco	Harlow et Churchill.	D. Goodwin	51	10	Plymouth ....
Isaac Rich..........	Darby, War et Cie ..	P. Bryant	92	18	Salem ....
Barracouta	Brown et frères	B. G. Cook.........	68	16	Gloucester... ....
King Fisher	Cyrus McKown.....	Jackson Hodgson ...	54	14	South Port ....
A. H. Lennox	W. P. Lennox	G. B. Colbey	72	16	Westport...............
W. F. Smith	D. Saywood	Sidney Smith	83	16	Gloucester..............
R. G. Evans........	W. H. Morgan	W. H. Morgan......	78	16	Newburyport. ....
Franklin Treat	Frank Treat	A. G. Sawyer.......	109	21	Winterport............ ..
E. K. Dresser	McCowan	G. Reed	62	15	Baie de Booth ....
G. W. Pierce	G. W. Pierce	David Bass	62	18	Southport ....
Lettie S. Reed	McDougal et Race ..	G. Blake	58	14	Baie de Booth ....
Harvest Home... .	J. Knowles et Cie....	John Knowles	67	17	Gloucester. ....
Esparanga....	J. Young...........	J. Young...........	43	15	Rockland...............
W. E. Terry........	S. Friend frères.....	J. McIsaac	63	12	Gloucester..............
Fanny R.	William Allan	H. Gardner.........	69	15	,, ...
Harvest Home......	J. Knowles et Cie...	John Knowles	67	17	,, ...
Exchange	P. L. Whitney......	A. S. Call	53	12	Kingham.... ....
Lucknow	....	S. Smith	56	12	Province Town ....
Eldorado	....	W. Partson.........	74	9	Boston ....
George Walter	....	T. Allwood.........	54½	12	Province Town ....
Kentucky	....	S. Newcombe	44	10	,, ...
Cornfoote...........	....	R. Spiney	63	12	Gloucester.......... ....
Latona	....	Long	46	10	Province Town ....
Rantan.............	....	Newcombe...	45	11	,, ...
Everado	....	G. Nicholson	41	10	,, ...
Orinoco	....	S. Goodwin.........	51	10	Plymouth, N.-E........
General Grant	....	Bowie	86	15	Gloucester..............
Carrie C. Doyle.....	....	Dagle	74	17	,, ...
J. J. Clark	....	Charles Lee	69	15	,, ...
W. E. Merchant	....	N. Kenney	76	12	,, ...
Peerless	....	E. Sanders	42	12	,, ...
Eddi Emma	....	Levy..............	37	4	Maine.................
Willie Henry	....	E. Thornton	33	11	Portland ....
Henry A. Johnson ..	....	J. Gardner	60	14	Gloucester..............

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.—*Suite.*

Lieux et jours où les bâtiments ont été visités. Date.	Où visités.	Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
1871.			
Oct. 11	Port Hood..........	G. V. Story, Com., de la goëlette *Ella G. McLean*	100 bls. maq., pris au Cap-Breton et à l'île du P.-E.
,, 11	,, ...	,, ...	180 ,, aux îles de la Madeleine et du P.-E.
,, 11	,, ...	,, ...	45 ,, au Cap-Breton et à l'île du P.-E.
,, 11	,, ...	,, ...	230 ,, ,,
,, 11	,, ...	,, ...	300 ,, de la Mad. et sur les B. de Bradley.
,, 14	,, ...	,, ...	250 ,, au cap Nord, île du Prince-Edouard et sur les bancs de Bradley.
,, 14	,, ...	,, ...	160 ,, ,,
,, 14	,, ...	,, ...	350 ,, aux îles de la Mad. et à Miscou.
,, 14	,, ...	,, ...	165 ,, aux îles de la Madeleine.
,, 14	,, ...	,, ...	270 ,, ,, et du P.-E.
,, 14	,, ...	,, ...	30 ,, (2d voy.) ,,
Mai 2	Canso..............	,, ...	Morue pêchée aux bancs de l'ouest.
,, 4	,, ...	,, ...	,, ,,
,, 5	Port Mulgrave......	,, ...	,, ,,
,, 5	Port Hood..........	,, ...	300 qtx. de flétan, pêché aux bancs de l'ouest.
,, 8	Iles de la Madeleine.	,, ...	Hareng, pris aux îles de la Madeleine.
,, 8	,, ...	,, ...	,, ,,
,, 8	,, ...	,, ...	Morue prise au cap Nord, Cap-Breton.
,, 8	,, ...	,, ...	300 bls. hareng, pris aux îles de la Madeleine.
,, 8	,, ...	,, ...	Morue, prise sur les bancs de l'ouest.
,, 8	,, ...	,, ...	,, ,,
,, 8	,, ...	,, ...	Hareng, pris aux îles de la Madeleine.
Juin 20	Paspébiac..........	,, ...	60 bls. maquereau, pris dans la baie des Chaleurs.
,, 21	,, ...	,, ...	20 ,, ,,
Juillet 8	,, ...	,, ...	210 ,, ,,
,, 18	Port Daniel.........	,, ...	270 qtx. morue, prise sur les Grands Bancs.
,, 20	Miscou.............	,, ...	Commençait à pêcher le maquereau.
,, 20	,, ...	,, ...	220 bls. maq., entre le cap Nord, I.P.-E. et Miscou.
,, 20	,, ...	,, ...	70 ,, ,,
,, 20	,, ...	,, ...	90 ,, ,,
,, 20	,, ...	,, ...	75 bls. maquereau, pris sur les bancs de Bradley.
,, 20	,, ...	,, ...	70 ,, au B. des Orphel. et de ,,
,, 20	,, ...	,, ...	400 ,, au cap N., I.P.-E., et à Miscou
,, 20	,, ...	,, ...	90 ,, ,,
,, 27	Paspébiac..........	,, ...	20 ,, ,,
Août 2	Baie de Miramichi..	,, ...	40 ,, d'Escuménac à Miscou.
,, 10	Paspébiac..........	,, ...	168 ,, au cap N., I.P.-E., et à Miscou
,, 10	,, ...	,, ...	90 ,, ,,
,, 11	Miscou.............	,, ...	Flétan, pris sur les bancs de Bradley.
Sept. 5	Canso..............	,, ...	260 bls. maq., entre I.P.-E., et les îles de la Mad.
,, 7	Port Hood..........	,, ...	116 bls. maq., pris dans la baie George et au large de
,, 8	,, ...	,, ...	110 ,, ,, [l'île du P.-E.
Mai 16	Iles de la Madeleine.	L. H. Lachance, Com., de la goëlette *Stella Maris.*	Entré pour faire provision de boitte.
,, 17	,, ...	,,	900 bls. de hareng.
,, 17	,, ...	,,	Entré pour prendre charge de harengs.
,, 20	,, ...	,,	" pour faire provision de boitte.
,, 20	,, ...	,,	500 quintaux de morue.
,, 20	,, ...	,,	Entré pour faire provision de boitte.
,, 20	,, ...	,,	,, ,,
Juin 3	,, ...	,,	,, ,,
Juillet 2	Percé..............	,,	200 qtx. de morue : entré pour s'abriter.
,, 5	Paspébiac..........	,,	120 bls. de maq. : entré pour faire de l'eau.
Août 2	Iles de la Madeleine.	,,	20 ,, ,,
,, 2	,, ...	,,	80 ,, ,,
,, 9	Bassin de Gaspé....	,,	10 qtx. de morue ; entré pour s'abriter.
,, 20	Ile Bryon..........	,,	200 bls. de maquereau ; entré pour faire de l'eau.
,, 20	,, ...	,,	75 ,, entré pour s'abriter.
,, 20	,, ...	,,	150 ,, ,,
,, 20	,, ...	,,	50 ,, ,,

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1871

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maître.	Tonneaux.	Hommes.	
Glenwood	... .	H. Man	62	15	Gloucester..............
Caraie A. Layroe ...	....	H. Williams	62	13	" ....
Evangeline	....	John Mason	43	13	" ....
Laura B. Burrah....	....	J. Lane	67	15	" ....
Glenwood	....	T. Perry	62	16	" ....
Tarry Flag	....	Morgan	69	15	" ....
Sea Queen	....	Thomas Hiltzo......	61	16	" ....
Arrah W. Whare ...	....	L. Wharf...........	61	15	" ....
George P. Rust	....	Cunningham.........	65	14	" ....
Sea Queen	....	Thomas Hiltzo......	61	10	" ....
E. Ben Philips	....	D. Webster.........	60	14	" ....
Arrequipa	....	C. P. McBitt	72	10	" ....
Challenge	....	J. Maguire	56	14	" ....
Cadet	....	J. Smith	60	14	" ....
Titus T. Bapsom....	....	E. Clifton	70	16	" ....
William Rulton.....	....	J. Wells............	70	16	" ....
Fannie	....	D. Gardner.........	53	14	" ....
White Eagle........	....	N. Goodwin	70	14	" ....

par les officiers ayant le commandement de la police de marine.—*Suite.*

Lieux et jours où les bâtiments ont été visités. Date.	Où visités.	Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
1871.			
Août 20	Ile Bryon...........	L. H. Lachance, Com. de la goëlette *Stella Maris.*	200 brls. maquereau ; entré pour s'abriter.
" 20	"	"	160 " "
" 20	"	"	125 " "
" 29	Rochers aux Oiseaux.	"	180 " "
" 29	"	"	225 " "
" 29	"	"	110 " "
" 29	"	"	40 " "
" 29	"	"	200 " "
" 29	"	"	150 " "
" 29	"	"	100 " "
" 29	"	"	75 " "
Sept. 4	"	"	165 " "
" 4	"	"	150 " "
" 4	"	"	105 " "
" 7	Iles de la Madeleine.	"	130 " "
" 7	"	"	225 " "
" 7	"	"	200 " "
" 7	"	"	50 " "

APPEN

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs impériaux et canadiens pour

Nom du bâtiment.	No. ton'x.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Wampatuck	40	M. Goodwin	Plymouth, E. U.	27 juin 1870 J. A. Tory, goël. *Ida E.*	A environ un mille et demi du rivage, devant la côte nord de la baie d'Aspy, Cap-Breton.
J. H. Nickerson	70	M. McDonald	Salem, Mass. E. U.	27 juin 1870 J. A. Tory, goël. *Ida E.*	A moins de 3 encâblures du rivage, sur le côté sud de la baie d'Ingonish, N. E., immédiatement sous l'île Ingonish.

DICE A. A.

faits de violation des lois de pêche et de revenu pendant les saisons de 1870–71.

Si le bâtiment se trouvait au port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du bâtiment.
Etait occupé à pêcher ; les hommes rentraient leurs lignes ; il y avait sur le pont 15 à 20 poissons venant d'être pris et dont quelques-uns étaient encore en vie, et des lignes à morue. Le capit., qui se trouvait à terre lorsque son bâtiment a été visité, a admis, de retour à bord, qu'ils savait que son équipage avait violé les lois, qu'il ne pouvait blâmer le com. Tory d'opérer la saisie, mais que ses hommes avaient une envie si enragée de pêcher, qu'ils n'avaient pas voulu se tenir en repos, même après qu'il leur eût dit de ne point pêcher en dedans de la limite pendant qu'il serait absent ; et il demandait pour cette raison qu'on voulût bien le traiter avec indulg. L'avocat du défend. ayant eu trois mois durant, toute faculté de prendre con. du témoig. du plai., il n'a rien été fait en vue de contredire ce témoignage. Déf. s'est bornée à alléguer que la pêche s'était faite pend. l'absence du maître et sans sa permission,— allég. restée absolument sans preuve.	Cause jugée à Halifax, à la cour de la vice-amirauté ; bâtiment condamné. Cause défendue.	Vendu pour $800. Argent versé au receveur-général, après déduction faite des frais et dépens.
Avait été averti trois fois aupar., savoir le 25, le 26 et le 27 juin. La veille du jour de la saisie, le com. Tory avait don. au prop. d'amples dét. sur les lois de pêche et sur ses instructions et lui avait même mis dans les mains la circulaire de M. Boutwell, prév. les pêch. américains de ne point empiéter sur la zone proh., enfin avait fait de son mieux pour le dissuader de com. aucun acte de violation. Lorsque le comman. Tory se rendit à bord, l'équip. l'informa que le bât. était venu là à dessein de se procurer de la boitte. Le maître était à terre. M. Tory ordonna à l'équipage de l'env. chercher et de partir dans une heure. Env. une heure après, comme il repassait près de la goël., M. Tory fut prié par le maître de lui perm. de rester le lendemain (dimanche) pour qu'il pût se procurer plus de boitte. M. Tory refusa et informa le capitaine que déjà il avait violé la loi et s'était rendu passible de pénalité. Le dim. matin le "Nickerson" était enc. à l'ancre au même end., et y demeura jusque sur les 6 heures du soir. Etant allé à bord, le com. Tory eut réponse du capitaine que l'équipage était à terre, mais qu'il l'attendait d'un moment à l'autre et qu'il mettrait à la voile immédiatement après le retour de ses hommes. Sur cette assurance, le bâtiment ne fut pas alors retenu. Le lundi, après avoir été au cap Nord, avoir saisi le *Wampatuck*, et l'avoir cond. à Sydney, l'*Ida E* s'en revint à la baie d'Aspy, et y retrouva encore le *Nickerson*, à moins de trois encâblures du rivage. Le com. Tory se rendit à bord, le maître et l'équipage lui dirent qu'ils étaient venus là pour augmenter leur approvisionnement de boitte. Il y avait dans la cale une certaine quantité de harengs frais du matin. Au moment de la saisie, la goëlette contenait, outre ses provisions, 250 quintaux de morue fraîche et 50 quintaux de flétans frais, mis dans de la glace.	A la cour de la vice-amirauté, Halifax ; bâtiment condamné. Cause défendue.	Il n'en a pas encore été disposé.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. de to'x.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Minnie	..	M. Campbell	Halifax, N.-E.	28 juil., 1870 Jas. A. Tory, goël. *Ida E.*	Baie Aspy, Cap-Breton.
Lettie	57	M. McGowan, propriétaire ; M. Beeman, maître.	Ile du Prince-Ed.	18 août, 1870 H. E. Betts, goël. *Ella G. McLean.*	A un demi-mil. vis-à-vis le phare, dans le port de Gaspé, prov. de Québec.
Lizzie A. Tarr	63	MM. Tarr frères	Gloucester, Mass., E.-U.	27 août, 1870 N. Lavoie, goëlette *La Canadienne.*	A environ 350 verges du rivage, dans la baie Ste.-Marguerite, rive nord du golfe St. Laurent, province de Québec.
A. H. Wanson	63	M. Webber	Do	3 sept., 1870. J. C. E. Carmichael, goël *Sweepstake.*	A moins de 2 milles au sud de l'Ile aux Loups de mer, et de 3 milles du rivage du Cap-Breton, N.-E.
H. W. Lewis	31	M. Watson	Halifax, N.-E.	17 sept., 1870 J. C. E. Carmichael, goël *Sweepstake.*	A l'Ile Henry, près de Port Hood, N.-E.
A. J. Franklin	..	M. Nass	Gloucester, Mass., E.-U.	15 oct., 1870 Jas. A. Troy, goël. *Ida E.*	A moins de 2 milles du rivage dans la Grande-Anse, Cap-Breton, N.-E

impériaux et canadiens, etc.—*Suite.*

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat, et si la cause du nav. a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
Avait violé les lois de douanes, en entrant dans la baie d'Aspy (qui n'est pas un port ou lieu ouvert) avec des marchandises assujéties à des droits, sans être forcé de faire cette relâche par le gros temps ou par une cause inévitable ; avait débarqué à terre des marchandises ; essayé d'éviter le canot du cutter qui venait l'ab., et enfin essayé de coul. bas son preneur.	Défendeur condamné à une amende de $800. A appelé. Cause défendue.	Cause pendante.
Au momet de la capture, pêchait sur la côte de Gaspé ; depuis sept jours se livrait à la pêche dans la zone prohibée ; avait été visité et averti ; a été saisi parce que d'après les apparences le bâtim. appart. à un étranger, les papiers produits par le maître rendant ce bât. saisissable également soit pour fait d'infrac. à l'acte sur la marine marchande ou pour contravention à l'acte concernant la pêche par les navires étrangers.	Cause pendante aux cours du Nouveau-Brunswick. Défendue.	Cause pendante.
Etait à l'ancre à la pointe ouest de la baie de Ste. Marguerite, près des Sept-Iles, côte du St. Laurent, ouest du Mont Joli, à environ 350 verges du rivage. Cinq embarc. de pêche se trouv. le long du bâtim. ; l'équip. venait justem. de tendre des lignes, qui allaient de goëlette à terre ferme. On trouva six flétans pris aux hameç. Le maître avoua que le prop. du bâtiment lui avait dit d'aller pêcher là parce que le cutter du gouvernement se montrait rarement dans ce parage ; et un des hom. de l'équipage déclara que s'ils eussent eu une bonne lunette d'approche ils n'auraient pas été pris.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, à Québec. Bâtiment condamné. Cause défendue.	Vendu $2,801 ; argent versé au crédit du receveur-général, après déduciont des frais et dépens.
Etait occupé à pêcher ; prenait du maquereau et jetait de la boitte à moins d'un tiers de mille de terre dans la Grande-Anse du Cap-Breton. Lorsque le com. Carmichæl monta à bord, il y avait quatre lig. par-dessus le plat-bord à l'eau ; plus. hameçons étaient fraîcht. amorcés, et on voyait sur le pont des écailles de maquereau frais. A l'ap. du cutter le *A. H. Wanson* avait jeté à l'eau des maq. ronds, afin de faire disparaître ce corps de délit. Ce bâtiment avait été déjà visité et averti.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, Halifax. Bâtiment condamné. Cause défendue.	Cautionnement de $3,500 confisqué et en cours de recouvrement.
Saisi pour avoir violé les lois de rev., ayant à bord 2 ou plus de 2 gr. baril de spiritueux et autres marchandises non mentionnées sur le manifeste.	A la cour de la vice-amirauté, Halifax. Défendue.	Cause pendante.
Lorsque le com. Tory monta à bord, des lig. à maq. ét. cueillies sur le plat-bord de la goël., mouillées encore ; les hameç. étaient fraîch. garnis de boitte ; sur le pont il y avait du sang fr. de pois., des ouïes et écailles de maq. frais, avec toutes les apparences qu'on venait à l'inst. de jeter la boitte par-des. bord. Le cap. nia d'av. pêché là en-ded. de la lim. ; sur quoi le com. Tory se désista de l'int. de saisir le bât., mais prévint le cap. que s'il le trompait, il le saisirait plus tard. Par des renseig. obt. de bât. britan. qui av. pêché au même end. et dans le même temps que le *A. J. Franklin*, on constata que cette goëlette avait pêché auprès d'eux, en-dedans de la limite des trois milles, lorsqu'elle fut visitée la première fois. En conséquence elle a été saisie le 15 octobre, ayant été avertie le 7 du même mois.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, Halifax. Bâtim. condamné. Cause défendue.	Cautionnement confisqué, en cours de recouvrement.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. de ton'x.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Granada	..	M. Paine	Provincetown, Mass., E. U.	25 Oct., 1870 J. A. Tory, goël. *Ida E.*	Port Hood, Cap-Breton, N. E.
Romp	20	M. Oliver......	Eastport, Maine, E.U	8 Nov., 1870 A. Betts, goël. *Water Lily.*	Quai d'Olivier Back Bay, comté de Charlotte N.B.
White Fawn	64	M. Marshall.	Gloucester, Mass., E. U.	25 Nov., 1870 A. Betts, goël. *Water Lily.*	Head Harbor, Campo-Bello, N.B
Perseverance	21	M. Thorpe	Eastport, Maine, E.U	12 Jan., 1871 A. Betts, goël. *Water Lily.*	Environ 200 brasses de l'île Fry, dans le hav. de Bliss, co. de Charlotte, N.B.
S. G. Marshall....	53	M. Marshall..........	Rustico, île du Prince-Edouard.	31 Juil., 1870 capt. Hardinge, S.S.M. *Valorous.*	Près du rivage, baie de Gaspé.
Clara F. Friend ..	70	M. Grady............	Gloucester, Mass., E. U.	......, 1870 capt. Poland S. S. M. *Plover.*	A 1 mille de terre, devant la Longue Pointe, près de la Pointe Est, I.P.E.
Albert	90	M. Banks	Barrington, N.E....	20 Août 1870 capt. Hardinge, S.S.M. *Valorous.*	Charlottetown, I. P. E.

impériaux et canadiens, etc.—*Suite.*

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
A l'ancre à Port Hood, et sans aucune sorte de congé. Il y avait à bord 1 pièce de melasse, 3 futailles d'huile parafine, 8 boîtes et qu'rt de tabac, 1 caisse de bottes de caoutchouc, 1 fût de gin, 1 paquet de toile cirée, 2 caisses de thé, 12 rets, 10 cueilles de corde, 4 paquets et 2 cueilles de lignes, 1 paquet de liège, 7 grosses d'hameçons, 1 boîte de balances, 20 brls. de farine, 1 paquet de merlin, 3 doz. de plombs à morue, 16 bois. de pommes de terre, 3 brls. de bœuf, 1 brl. de lard, 2 tints. de beurre et d'autres provisions, outre une grande quantité de sel—les dites prov., vu l'état avancé de la saison, étaient en quantité excessive pour l'usage du bât. et n'étaient pas nécessaires pour une campagne de pêche; mais formaient just. la carg. ordin. d'un voy. de com. Les agrès et ustens. de pêche trouvés à bord n'étaient pas seul. neufs mais n'avaient jam. servi ni même été montés ou mis en œuvre. Le bât. était entré dans le port Hood sans y être forcé par le mauvais temps ou autre cause urg.; le temps fut passable pend. toute la journ. où se fit la saisie, et si le bât. eût été destiné (comme il le prétendait) pour la b. des Iles, il avait une belle brise réglée pour s'y rendre, et était hors de sa route dans ce port. Les embal. des march. étaient frais et intacts.	Conduit à Halifax pour jugement. Bâtiment cautionné.	Cause pendante.
Ayant, d'après un témoignage digne de foi et l'aveu subséquent du maître, pêché et pris 50 brls. de hareng le et avant le 5 nov. 1870, à l'entrée du Grand Havre, au lieu appelé les Trois-Iles, près de Grand Manan, dans les eaux canadiennes, et à moins de trois milles de terre.	Cause jugée à St. Jean, N.B., à la cour de la vice-amirauté. Bâtiment condamné. Non défendue.	Vendu pour $270.
S'apprêtait à pêcher à Head-Harbour, petite baie située dans la partie orientale de Campo Bello, N.-B., en achetant du hareng comme boitte.	Cause jugée à St. Jean, N.B., à la cour de la vice-amirauté. Monition refusée, l'intention de pêcher dans les eaux britann. n'ayant pas été prouvée.	Relâché.
Etait occupé à pêcher au havre de Bliss, N.-B., à moins de trois milles de la côte, et avait des filets tendus au moment de sa capture.	Conduit à St. Jean pour être mis en jugement. Condamné.	Vendu pour $165.
Le bâtiment appartenait à M. Hall, citoyen américain faisant des affaires à Charlottetown, était enregistré illégalement et portait le pavillon anglais pour couvrir ses opérations de pêche en fraude dans la zone prohibée. Le capitaine avait plusieurs fois jeté ses seines à l'eau à Sandy Beach, bassin de Gaspé, et apporté à terre de grandes quantités de jeunes morues, qui lui étaient inutiles.	Cause jugée à Charlottetown, I. P. E., à la cour de la vice-amirauté. Bâtiment condamné. Cause défendue.	Vendu pour $2,775.95. Acheté pour le gouverne. canadien et depuis employé comme croiseur.
Etait occupé à pêcher à un mille du rivage, au milieu d'une nombreuse flotte de goëlettes. Avait été déjà visité et averti à plusieurs reprises.	Conduit à Charlottetown pour être mis en jugem. Délivré par l'équipage et repris. Cause défendue.	Pas d'avis du résultat.
Avait enfreint le 45e article de l'acte de la marine marchande.	Cause jugée à Charlottetown, à la cour de la vice-amir. Bât. condamné.	Pas d'autres renseignements.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. ton'x.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie, et par qui faite.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Samuel Gilbert ...	51	Richard Hanan	Gloucester, Mass., E. U..	24 juil. 1871 N. Lavoie, goëlette "*La Canadienne.*"	A envir. 2 milles N. O. quart O. de l'île Perroquet près de Mingan, sur la côte nord du golfe St. Laurent.
Franklin S. Schenck	46	Alden B. Grimes....	Rockport, Mass. E. U	16 août 1871 D M. Browne goëlette "*New England.*"	En rade de Paspébiac dans la baie des Chaleurs, province de Québec.
E. A. Horton.....	100	Messrs. McKenzie et Knowlton.	Gloucester, Mass., E. U.............	1 sept., 1871, James A. Tory, goël. "*Sweepstake.*"	Devant la Chapelle de Morristown, baie d'Antigonish, N. E. à moins d'un mille du rivage.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES,
Division des Pêcheries, OTTAWA, 1871,
(Certifié), W. F. WHITCHER.

impériaux et canadiens, etc.—*Fin.*

Si le bâtiment se trouvait au port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat.	Comment il a été disposé du navire.
Au moment de la saisie, la goëlette recevait de la morue fraîche de l'un de ses bateaux plats placé à son côté. Deux autres de ses embarcations pêch. à 450 ver. du riv, et les hommes qui les mont. étaient occ. à rentrer leurs lig. avec les poiss. accroc. aux hameç. Lorsqu'on les a prises elles étaient à moitié remp. de mor. fraîchem. capturées, et on y a trouvé aussi un engin de pê. dont on se sert pour pre. la morue. Le propriétaire admit avoir pêché, mais prétexta pour son excuse qu'il croyait que les dispositions du traité de Washington étaient en vigueur.	Cause jugée à la cours de l'amirauté de Québec. Bâtiment condamné.	Il n'en a pas été disposé définitivement.
Etait à pêcher à 280 brasses du rivage. On a trouvé des harengs et des maquereaux dans les rets du propriétaire au moment de la saisie. Le capitaine, d'abord, nia que les rets fussent à lui ; mais admit après sa contravention, et, pour s'excuser, prétendit qu'un homme, qu'il avait rencontré sur la grève de Paspébiac, le soir précédent, avait tendu les rets, avec l'aide d'un des hommes de la goëlette, à la condition que le poisson pris serait acheté pour le bâtiment. Sur la question qui lui fut faite comment se nommait ce terrien, le capitaine répondit qu'il ne savait ni son nom ni le lieu de sa demeure. Après des informations prises avec soin à terre parmi les pêcheurs et les habits. de Paspébiac, on ne put trouv. trace de cet hab. qui, à son dire av. aidé à ten. les rets	Bât. conduit à Québec, pour être mis en jugem.	Cause pendante.
Etait à pêcher au moment de la saisie ; le capitaine et plusieurs de ses hommes admirent le fait d'usurpation. Il y avait à bord environ 8 barils de maquereaux nouvellement tranchés et salés, sur lesquels se voyait du sang encore frais.	Bâtiment conduit à Guysboro' et placé sous la charge du percepteur des douanes du port.	Volé par des citoyens des Etats-Unis dans la nuit du 8 octobre 1871, du dock de M. Thomas Condon, qui, quoique engagé par le percepteur des douanes pour faire le guet et garder le bâtiment, l'a laissé enlever clandestinement.

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE BB.

EXPLORATION DE LA RIVIERE AU SAUMON DANS LE COMTE D'OTTAWA

A l'honorable P. Mitchell,

Ministre de la Marine et des Pêcheries,

etc., etc.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les résultats de la visite que j'ai faite de la rivière au Saumon, comté d'Ottawa, province de Québec.

Cette exploratien, opérée dernièrement d'après votre ordre, avait pour objet de faire constater d'une manière officielle et par un agent responsable, la nature de ce cours d'eau dans le but de le repeupler, en l'ensemençant d'œufs ou en y lâchant des alevins de saumons, tirés de l'établissement ichthyogénique du gouvernement à Newcastle, Ontario.

Rivière propre à la pisciculture.

Après un examen pratique et quelque peu laborieux de ce cours d'eau, depuis son embouchure jusqu'à sa source, et aussi de ses tributaires, son apparence m'a laissé une impression très-favorable et je suis fort satisfait de la perspective qu'il y a de rendre en peu d'années à cette rivière ses qualités productives par la culture et par l'aide des moyens artificiels.

Ascension de la rivière.

La première partie de la rivière donnant de belles espérances, je résolus de poursuivre l'examen de tout son cours pour en connaître les sources d'alimentation, la configuration, l'acessibilité, etc., etc., et à cette fin, je pris un guide entendu. Après une marche rapide de près de huit heures, par marécages et par monts, nous arrivâmes, trempés et las, à la brune, à un barrage de forestiers, environ cinq milles en bas du lac Commandant, dont la rivière au Saumon est le débouché. Ici nous campâmes. Le lendemain nous fîmes un radeau grossier et remontâmes le cours d'eau jusqu'au lac au Poisson Blanc, petite nappe d'eau réunie maintenant à la rivière par le refoulement de ses eaux produit par un barrage à sa partie inférieure, dans le but de faire flotter jusqu'au courant de la rivière le bois des chantiers lancé sur le lac.

Habitants du lac au Poisson Blanc.

Un espèce d'achigan de grande taille habite les eaux du lac au Poisson Blanc. Le brochet, le doré et le maskinongé fréquentent la lisière d'eau dormante, qui s'étend des deux côtés du chenal de la rivière, parallèle au lac. Les eaux du lac coulent en grande partie de sources de montagnes, et sont claires et froides. L'achigan est le plus beau et le plus gras que j'aie jamais vu dans une aussi petite étendue d'eau. Le maskinongé est exceptionnellement beau; il est nourri, gras et succulent. Tous les habitants de ces eaux seront bien vite décimés par les rets et les dards des pêcheurs qui viennent ici de près et de loin, à moins qu'on n'adopte quelque moyen de prévenir cette destruction.

Lac Commandant.

A quatre milles plus haut, se rencontre le lac Commandant qui se décharge dans cette rivière. Les rapides et les chutes entre les deux lacs sont difficiles à remonter. Le lac Commandant est d'une belle grandeur et tout à fait pittoresque. Il est parsemé d'îlets et de barres de roches; des dentelures profondes et ombreuses surprennent le voyageur, au détour de chaque pointe. Ces baies spacieuses, abritées par des hauteurs boisées et encaissées entre les montagnes voisines, séparent vraisemblablement des nappes d'eau emprisonnées dans les terres.

Les eaux de ce lac sont claires et tempérées. La truite y était autrefois abondante, mais elle a été pourchassée et détruite par les rets, les dards, les barrages, et au moyen d'éperviers sur les bas fonds, pendant la saison ou l'espèce se rassemble pour la reproduction. Si on n'applique ici sans retard des mesures préventives, il ne restera bientôt plus rien qui vaille la peine d'être protégé. Je recommande de préposer un gardien à la surveillance de chacun de ces lacs.

Description de la rivière au Saumo

La rivière au Saumon se décharge dans la rivière Ottawa à environ quarante cinq milles au-dessous de la ville d'Ottawa, près du village de Monte-Bello. De sa sortie près de la partie centrale du côté est du lac Commandant, à son confluent avec l'Ottawa, elle suit un cours tortueux de seize milles dans une direction sud-ouest et reçoit le tribut de quelques ruisseaux sans importance sur sa route. Sa largeur et son volume dans tout son cours la font ressembler à la rivière Laval, dans le district de Saguenay, et elle a plusieurs autres points de comparaison avec cette célèbre rivière à saumon. On y rencontre des rapides entrecoupés de chutes et de calmes étendues formant des bassins profonds. Le fond est d'argile et jonché de cailloux, mais offre aussi ça et là des endroits graveleux ; il est encaissé entre des rocs obliques et des escarpements bizarres de terre bleue durcie.

Beauté du paysage.

La rivière est flanquée sur ses deux bords de côtes rugueuses, et les ombres profondes dont la couvrent par endroits les protubérances montagneuses lui donnent un aspect solitaire et sauvage.

Comparaison avec des rivières renommées.

Les circonstances que je viens de décrire caractérisent les rivières à saumon de la région du Saguenay et du bas St. Laurent. Plusieurs cours d'eau prolifiques de la province de Québec, qui rapportent, avec notre système de protection, de douze à quarante barils de saumon chaque année et qui sont passablement propices à la pêche à la ligne, ne conviennent pas mieux à la culture du saumon que cette rivière si longtemps négligée et maintenant dévastée. Il n'y a pas de raison pourquoi elle ne redeviendrait point, comme ceux-là, ce qu'elle a été autrefois, une retraite pour le saumon. Il y eut un temps où elle était abondante en poissons, et les anciens habitants nous disent comment elle a été dépeuplée. Ce qui s'est pratiqué ailleurs à aussi été pratiqué ici ; les barrages, les sciures de bois, le flottage, les rets et les dards, ces destructeurs habituels, ont anéanti l'espèce dans ce cours d'eau.

Obstructions artificielles et obstacles naturels.

Il y a trois obstructions artificielles sur ce cours d'eau : la première est une levée de moulin très-basse, le moulin étant abandonné ; les deux autres sont des barrages à bois, et sont aussi sans importance. Ces obstructions, non plus que les chutes naturelles, ne présentent point d'obstacle infranchissable à la circulation du saumon.

Lieu pour la mise en incubation des œufs et l'élève des jeunes.

Un lieu admirablement adopté pour y déposer et faire éclore des œufs de saumon se rencontre immédiatement au bas de la levée supérieure. Il présente pour ces opérations certaines facilités naturelles et accidentelles d'une nature remarquable. Par un concours de circonstances heureuses, la conformation de l'endroit est telle qu'il n'y aura que peu de dépense à faire, et avec une somme minime, mais judicieusement employée, on pourra établir une frayère étendue et un bassin d'élevage protégés contre la glace et la crue des eaux par des défenses déjà toutes faites. Le lieu dont je parle se trouve dans la partie supérieure de la rivière ; son éloignement le mettra à l'abri des incursions ; mais il faudra naturellement plus de labeur pour le transport des œufs qui si l'on choisissait un autre endroit situé plus bas. J'ai rencontré sur tout le cours de la rivière plusieurs autres endroits favorables, où il serait à propos de semer autant d'œufs que possible, mais il n'y en a point qui offre dans le même

espace les mêmes avantages pour recevoir une quantité suffisante d'œufs ; et le fretin pourrait être ici facilement protégé aux saisons critiques contre les ravages des poissons de proie par des grillages métalliques, des claies en bois ou des digues en pierre. On ne parviendra pas toutefois à empêcher quelques-uns de ces ennemis piscivores de pénétrer au printemps dans l'enceinte défendue; mais on pourrait aisément s'emparer de ces intrus à la baisse des eaux.

Améliorations.

En faisant disparaître, au moyen d'une dépense minime, quelques obstacles dans les plus mauvais rapides, on mettra le chenal en état d'être remonté par un canot d'écorce légèrement chargé. Un canot suffira pour le transport des œufs qui se fera ainsi plus aisément et plus sûrement que par la route de terre. Une cabane en troncs ou en écorce au barrage abriterait les hommes employés aux travaux d'installation et d'ensemencement, et servirait aussi ensuite pour le gardien de la frayère. Ce gardien devrait être engagé tout de suite pour être employé à rendre le chenal passable et à exécuter les ordres qui lui seront donnés dans l'intérêt de l'entreprise. Si les travaux qu'exige la création d'une frayère lui étaient expliqués d'une manière pratique, il pourrait profiter avec avantage du temps où les eaux d'automne sont encore basses et chaudes pour commencer ces travaux, et tout serait prêt pour les opérations rapides et énergiques auxquelles il est nécessaire de se livrer vers la fin de l'automne, seule époque à laquelle on puisse se procurer des œufs fécondés et à laquelle ils doivent être mis en incubation.

L'entreprise sera-t-elle profitable ?

La seule difficulté grave que j'entrevois à cette entreprise est celle de son rapport ? Si la rivière et son embouchure sur l'Ottawa étaient clairement des eaux publiques quant au droit de pêche, je n'hésiterais pas à dire qu'au point de vue du revenu, l'entreprise de repeupler ces eaux de saumons serait sous peu grandement rémunérative. Les circonstances suivantes peuvent plus ou moins influer sur les conclusions à tirer des recommandations énoncées dans le présent rapport.

Droits seigneuriaux.

La rivière au Saumon traverse la seigneurie de la Petite Nation. Cette rivière n'est pas navigable, mais elle est flottable. Le code civil de la province déclare ces deux termes synonymes. La loi, pour ce qui est du caractère public des cours d'eau, doit donc être appliquée d'après les termes de la concession primitive de la seigneurie. Le fief a été cédé par la compagnie de la Nouvelle-France en 1674 au séminaire de Québec. Il est depuis devenu la propriété de l'honorable L. J. Papineau. Le titre de concession est général dans ses termes: il comprend "tous les lacs et rivières," dans ses limites, et "les battures, les et îlets" qui se trouvent sur cinq lieues de front le long de la rivière Ottawa. Les droits de chasse et de pêche sont mentionnés dans le titre de concession. Ces conditions du titre primitif semblent donner le droit de propriété exclusive pour ce qui regarde le lit de la rivière et la pêche dans ses eaux, bien que, comme flottable, elles soient sujettes sous d'autres rapports au libre usage du public. Si la ligne de front est bornée par les hautes eaux, ce peut être une question de droit de savoir si la concession du droit de pêche s'applique au-dessous de cette ligne riveraine dans la rivière Ottawa, comme il n'est pas fait de mention de lots de grève ou recouverts d'eau. Je ne dis ceci qu'en m'en rapportant d'avance à l'interprétation qui pourra être donnée aux termes spécifiques de la concession par les jurisconsultes de la couronne.

Recommandations.

S'il s'agissait d'une grosse dépense ou d'une dépense permanente de deniers publics, j'hésiterais à recommander cette entreprise, dont des particuliers sauraient probablement tirer des profits immédiats; mais je trouve des motifs suffisants de la tenter dans la modicité de la dépense à faire et dans les facilités exceptionnelles qu'offre ce cours d'eau pour expérimenter si près de la capitale la praticabilité de repeupler les rivières épuisées avec des saumons étrangers. J'ajoute que cet exemple servirait à stimuler les particuliers à entreprendre des exploitations de

ce genre, et que la rivière dans les parties non interdites fournira à la pêche une part des richesses vivantes de ses eaux. Il sera nécessaire de se mettre en communication avec l'hon. L. J. Papineau pour savoir s'il donnera son consentement à nos opérations, soit qu'il ait en quelques endroits fait réserve du droit de pêche dans les titres de concession à ces censitaires, ou qu'il réclame ce droit pour lui-même dans d'autres lieux à titre de seigneur. Sans cela, il pourrait y avoir des objections à réserver ces eaux par ordre en conseil. Je n'entrevois aucune difficulté à ce sujet. La libéralité et l'esprit public bien connus qui animent ce gentilhomme distingué sont bien propres à donner l'assurance que les démarches faites auprès de lui seront couronnées de succès.

Le soussigné recommande de déposer dans le bassin qui aura été préparé une dizaine de milliers d'œufs dans le cours de l'automne et de mettre en liberté dans la rivière quelque cinq mille saumoneaux le printemps prochain. Il faudrait avertir M. Wilmot de prendre ses mesures pour cela.

Rapport de la Société d'Histoire Naturelle.

Je saisis cette occasion de rendre témoignage à la fidélité générale des observations, nécessairement limitées, et faites seulement dans la partie inférieure de la rivière, qui ont été publiées par le Dr. VanCortland, le Rev. T. D. Phillips et Henry McLardy, écr., pour la société d'histoire naturelle d'Ottawa, à la suite de l'excursion de ces Messieurs à la rivière au Saumon, il y a deux ans. Il est à regretter que leurs recommandations n'aient pas reçu l'attention qu'elles méritaient.

Autres explorations proposées.

Je me propose, avec votre consentement, de faire aussi la visite de la rivière Blanche et d'autres tributaires de l'Ottawa pendant la présente saison.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER,
Commissaire des pêcheries.

Ottawa, 28 juillet 1871.

NOTE.

Par suite de la sècheresse extrême du mois de novembre, et de la rigueur de l'automne, il a été impossible de remonter la rivière au Saumon, ou de déposer dans la partie supérieure de son cours la quantité nécessaire d'œufs de saumon. M. Wilmot, toutefois, a reçu ordre d'y transporter, si la chose est praticable, le printemps prochain, une dizaine de milliers d'alevins et de les lâcher dans un endroit sûr de la rivière. Le succès de cet ensemencement dépendra quelque peu du caractère des crues qui suivront la fonte des neiges.

Après avoir fait le rapport ci-dessus, le soussigné a pu examiner à la hâte quelques autres affluents de l'Ottawa inférieur. Aucun ne lui a paru propre à la culture du saumon, si ce n'est la rivière Rouge ; mais celle-ci était plus basse que d'ordinaire et je n'ai pu l'examiner suffisamment ; on l'explorera de nouveau l'été prochain.

La mort de M. Papineau, arrivée quelque temps après mon voyage, va nécessiter une conférence avec ceux de ses héritiers qui ont recueilli la seigneurie. On fera des démarches pour savoir qui sont ces héritiers afin de les consulter.

W. F. WHITCHER,
31 décembre, 1871.

APPENDICE CC.

RÉFUTATION DE LA THÉORIE AMÉRICAINE SUR LES MIGRATIONS DU MAQUEREAU.

A l'Hon. P Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
etc., etc., etc.

MONSIEUR.—J'ai eu l'honneur dernièrement d'attirer votre attention sur quelques faits intéressants concernant les empoissonnages de maquereaux et de harengs sur les côtes du Canada, et de soumettre aussi à votre examen certaines particularités de la prétention mise en avant par des citoyens des Etats-Unis au droit de participer à l'exploitation de la pêche de ces espèces importantes entre toutes celles qui fréquentent les côtes canadiennes.

Les faits que je signalais en premier lieu avaient rapport au remarquable accroissement du nombre des maquereaux et des harengs, qui, pendant la saison dernière affluèrent et se tinrent tout près du rivage à différents points de nos côtes. A cet égard, l'application de nos lois et de nos règlements de pêche a eu des résultats singulièrement heureux.

Les particularités que j'indiquais ensuite avaient trait aux prétendus mouvements des maquereaux et des harengs, qui passeraient le long des côtes des Etats-Unis pour pénétrer dans les eaux britanniques et retourneraient après dans les eaux américaines. Les autorités américaines, se fondant sur cette théorie favorable, soutiennent que l'accès aux pêcheries côtières canadiennes est une simple commodité incidentelle pour le pêcheur américain qui poursuit le cours d'une entreprise commencée sur les côtes de son pays ; que ce pêcheur, en effet, continue tout bonnement sa laborieuse campagne au milieu des bandes errantes de poissons qui, en s'égarant des pâturages des grands fonds américains, pénètrent dans les eaux d'un état adjacent, dont il peut franchir les limites marines imaginaires, comme le dit M. Webster, "par accident ou autrement," en s'avançant sur ce que M. Lorenzo Sabine appelle "une pêcherie continue."

Evidemment, la conséquence qui se déduit de ce fait, c'est que la liberté de fréquenter nos pêcheries côtières, non-seulement n'est pas chose appréciable, tangible et définie, mais n'a aucune importance matérielle ; et, à cause de cela, ne peut former partie matériellement d'un équivalent pour des avantages mercantiles, ni nous donner lieu de réclamer une compensation pour cet usage concurrent, comme si nous étions propriétaires. Cette liberté ne saurait donc se concéder comme on cède, par exemple, une chose moyennant une autre, ou comme on vend un droit d'une valeur appréciable ; mais elle pourrait être troquée purement et simplement comme quelque privilége insubstantiel, et cependant commode.

Cette naïve et vieille théorie de la migration annuelle, ayant trouvé créance dans la Nouvelle-Ecosse chez des pêcheurs de certaines localités, qui s'engagent sur les bâtiments de pêche américains, a été adoptée et répandue habilement par des écrivains des Etats-Unis. Elle a même obtenu faveur dans les considérations de la diplomatie, avec cette proposition corollaire, à savoir qu' "en tirant quelques poissons des eaux de ces mers où cette richesse abonde, et où par conséquent ces extractions ne peuvent causer le plus léger préjudice aux intérêts de la population coloniale, les pêcheurs des Etats voisins ne font qu'exercer une industrie de la nature la plus inoffensive, et qui, si fructueuse qu'elle puisse être pour eux, ne saurait occasionner aucun détriment à autrui." Le printemps dernier pendant les délibérations de la haute commission mixte à Washington, on vit paraître dans certains journaux américains une série d'articles destinés à corroborer cette théorie ; l'auteur en tirait certaines conclusions pour prouver l'*insignifiance* d'une concession aux pêcheurs des Etats-Unis de la communauté de privilége de pêche se réduisant à la faculté de suivre le poisson dans ses allées et venues à travers les eaux canadiennes, c'est-à-dire des eaux voisines. Ce système s'appuyait sur de prétendues preuves recueillies parmi les pêcheurs des Etats de la Nouvelle-Angleterre. On publia aussi une carte représentant la marche du maquereau dans ses migrations selon l'opinion qui veut qu'il se porte au nord dans les eaux canadiennes pendant le printemps, et s'en revienne au sud-est dans les mois d'automne.

Les bornes étroites de cet écrit ne ne permettent point de démontrer par un long raisonnement la fausseté de cette théorie de la migration du maquereau. Qu'il me suffise de citer ici des autorités désintéressées qu'on peut trouver facilement. On remarquera qu'il existe une grande ressemblance entre la théorie erronée qui était en vogue, il n'y a pas très-longtemps, sur les habitudes du hareng, et celle que l'on soutient en ce moment dans certains quartiers relativement aux habitudes du maquereau. Dans le premier cas, toutefois, il est probable que l'erreur reposait sur des données traditionnelles et imparfaites ; tandis que, dans le second, il est bien vraisemblable qu'elle est fondée sur de faux renseignements dictés par des intérêts sectionnels. Pour les personnes bien renseignées, il est hors de doute aujourd'hui que le hareng et le maquereau ont des habitudes beaucoup plus sédentaires qu'on ne le supposait généralement, et que les deux espèces habitent les même localités et se ressemblent dans leurs mouvements migratoires.

M. Mitchell, dans son excellent ouvrage intitulé *National Importance of the Herring*, est d'opinion que le hareng qu'on trouve sur une côte y est né, et qu'immédiatement après la fraie, les individus adultes descendent dans les grands fonds du voisinage, où ils restent à pâturer jusqu'à ce que la saison du frai les ramènent de nouveau sur les attérages peu profondes.

Feu le Dr. Fleming, dans un article sur l'icthyologie publié dans l'*Edimburgh Encyclopedia*, déclare qu'il est constant aujourd'hui que le hareng, *comme tous les autres poissons domiciliés dans les eaux profondes*, approche des rivages voisins à l'époque du frai, et qu'après avoir accompli l'œuvre de la reproduction, il regagne ses retraites favorites.

Je trouve dans les rapports de M. M.-H. Perley sur les pêcheries maritimes et fluviales du Nouveau-Brunswick, cette description du maquereau :

" On pensait autrefois que le maquereau passait l'hiver dans les mers glaciales ; mais cette opinion a été abandonnée, et les naturalistes nous disent aujourd'hui que lorsqu'il quitte nos rivages il se retire au fond de l'océan, où il attend que le retour du printemps lui permette de revenir de nouveau près de terre.

" On rencontre ce poisson sur les côtes des Etats-Unis, jusqu'au cap Anne, dans la baie de Fundy, au large de la côte de la Nouvelle-Ecosse, dans le détroit de Canso, et quelquefois au large de la côte de Terreneuve ; mais nulle part il n'est plus abondant que le long des rivages du golfe Saint-Laurent, notamment au large de la côte de l'île du Prince-Edouard, dans la baie des Chaleurs, aux îles de la Madeleine, et dans la partie inférieure du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à Matane et à la rivière Godbout. On le trouve aussi quelquefois sur la côte du Labrador, mais en troupes peu nombreuses.

" Comme le hareng, le maquereau vient au rivage pour frayer. Il arrive à la fin de mai ou au commencement de juin. Mais il ne se présente pas alors en aussi grande abondance que le hareng en mai ; et il ne se porte en bancs qu'aux îles de la Madeleine, seul endroit par conséquent, où on le pêche au filet.

" Le maquereau, après avoir frayé, disparaît tout-à-fait de la baie de Plaisance vers le 15 juin. Cependant, vers la fin de juillet, on commence à le revoir aux îles de la Madeleine, d'abord, en petites troupes, puis en plus grande abondance, et dans les mois d'août, de septembre et d'octobre, on le rencontre tout autour de ce groupe d'îles. A la même époque, il fait aussi son apparition dans la baie des Chaleurs, ainsi qu'au large de la côte de Gaspé, et le long des rivages du fleuve Saint-Laurent. Il est alors dans la meilleure condition possible, et deux fois plus gras qu'il ne l'était au mois de juin. Tout le monde sait que le maquereau, comme presque tous les autres poissons, devient très-maigre pendant qu'il accomplit les fonctions qui tendent à la reproduction de son espèce. Il commence à se refaire et à engraisser aussitôt après qu'il a frayé, et plus la saison est avancée lorsqu'on le prend, plus sa chair est délicate."

La même autorité ajoute : " *On regarde maintenant comme avéré que le maquereau n'est* " *pas un poisson migrateur, mais qu'il se retire dans les grandes profondeurs à l'approche de* " *l'hiver, et revient dans les eaux peu profondes, près des rivages, au commencement de l'été,* " *pour déposer son frai.*"

Dans un autre endroit M. Perley dit encore : " Le maquereau commun abonde dans le " golfe Saint-Laurent, et sa pêche est l'une des principales occupations de ces nombreuses " flottes de goëlettes américaines qui chaque année se répandent dans tous les parages du " golfe. * *

" On a supposé généralement que le maquereau était un poisson de passage, accomplis- " sant des migrations périodiques, faisant de longs voyages *du sud au nord* dans une certaine " saison de l'année, et *du nord au sud* dans une autre saison ; *mais il est généralement ad-* " *mis à cette heure que c'est là une opinion erronée.*"

Dans les rapports officiels du Dr. Fortin (1864–65), je trouve le passage suivant :—

" On sait que le maquereau, après que le temps du frai est passé, se répand en bancs immenses dans toutes les eaux du golfe, surtout dans celles qui avoisinent le rivage sud, et se montre presque dans le même

temps sur les côtes de Gaspé, quelquefois sur le rivage nord du fleuve Saint-Laurent, et sur les côtes du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard, des îles de la Madeleine et de la Nouvelle-Ecosse.

"Les bancs de maquereaux, après avoir accompli l'acte reproducteur près des côtes des îles de la Madeleine, et principalement dans la baie de Plaisance, gagnent les eaux profondes pour y chercher la nourriture dont ils ont besoin pour se remettre de leur état d'épuisement et de maigreur ; c'est alors qu'ils visitent les estuaires et reprennent beaucoup de chair et de graisse ; et, lorsqu'on les pêche à l'automne, ils sont dans la plus belle condition possible."

M. T. F. Knight, dans son travail intitulé : *The Shore & Deep Sea Fisheries of Nova Scotia*, s'exprime ainsi :—

"Le maquereau est abondant au large de la côte occidentale du Cap-Breton, de la côte " et de l'île du Prince-Edouard, dans la baie des Chaleurs, aux îles de la Madeleine, et dans " le bas du fleuve St. Laurent, en remontant, jusqu'à Matane et à la rivière Godbout. On " le trouve quelquefois sur la côte et près du rivage du Labrador, mais en troupes peu nom- " breuses. Comme le hareng, il vient frayer aux rivages."

Afin de faire voir la conformité qui existe entre les habitudes du maquereau des eaux européennes et celles du maquereau des eaux nord-américaines, je prends la liberté de citer ici une page empruntée à l'ouvrage si plein d'observations et de science de Yarrel sur les poissons des *îles britanniques.*

"Anderson, Duhamel et d'autres supposent que le maquereau est un poisson de passage, qui accomplit, à la manière de quelques oiseaux, certaines migrations périodiques, et fait de longs voyages du sud au nord, à une époque de l'année, et du nord au sud à une autre époque. Ils ne paraissent pas avoir suffisamment observé que les poissons, habitant un milieu où les différences de température et de végétation sont fort peu considérables, échappent à l'influence des deux principales causes qui rendent nécessaires les changements de lieux. Indépendamment de la difficulté de suivre la trace de la migration à travers une aussi vaste étendue d'eau, l'ordre de l'apparition du poisson en différentes localités sur les rivages des régions tempérées et septentrionales de l'Europe est le contraire de celui qui, d'après leur théorie, devrait assister."

Voici une autre citation, que je tire d'un excellent ouvrage ayant titre : *Fishes of the British Islands,* par M. Jonathan Couch :

"1. Le maquereau, géographiquement parlant, est répandu dans une immense étendue d'eau, qui embrasse toute la côte d'Europe et la côte de l'Amérique du Nord ; on le trouve jusqu'aux îles Canaries. 2. Le maquereau est un poisson errant, *qu'on suppose migratoire,* mais on en trouve toujours un peu dans les mers britanniques. 3. Il se présente au large des côtes britanniques en abondance de bonne heure, c'est-à-dire en janvier et février. 4. Les mâles sont, croit-on, plus nombreux que les femelles. 5. La prompte apparition de ce poisson ne dépend pas de l'état du temps. 6. On a cru autrefois que le maquereau, comme le hareng, prenait naissance dans des mers étrangères. 7. Ce poisson est œuvé en mai, et on l'a vu déposer ses œufs sur nos rivages dans le mois de juin."

Un autre livre de beaucoup de valeur, *The Sea, & its living Wonders,* par le Dr. G. Hartwig, contient ce passage :—

"Les anciens naturalistes attribuent au maquereau les mêmes migrations lointaines qu'au thon ; mais il est très-probable qu'il se retire seulement pendant l'hiver dans les grandes profondeurs, non loin des rivages où il apparaît, dans les mois d'été, en bandes si innombrables."

Plusieurs autres autorités européennes partagent cette opinion. Voici en raccourci ce que renferment là-dessus le *Dictionnaire des Sciences Naturelles,* l'*Histoire Naturelle des Poissons,* le *Dictionnaire d'Histoire Naturelle,* l'*Encyclopédie du 19e siècle,* l'*Encyclopédie* du Dr. Chenu, et *La Pêche et les Poissons* :—

"Les auteurs français ont prétendu jusqu'ici que les maquereaux faisaient de longs voyages annuels et réguliers ; qu'ils passaient l'hiver dans l'Océan Septentrional, particulièrement sur les côtes du Groënland ; et qu'ils se mettaient en route au printemps, côtoyant l'Islande, l'Ecosse et l'Irlande. Une partie de cette grande migration se dirigeait vers le sud, longeait les côtes d'Espagne et de Portugal, et entrait dans la Méditerranée, tandis qu'une autre partie pénétrait dans la Manche pour y gagner la mer du Nord, et longeait les côtes de la Grande-Bretagne, de France, de Belgique, de Hollande, et de Danemark. Dans la mer du Nord, la colonne se divisait encore : une partie entrait dans la Baltique, et le reste, en côtoyant la Norvège, regagnait les parages du pôle. Cette théorie a été propagée primitivement par Anderson, qui la tenait de deux pêcheurs groënlandais, et des écrivains français l'ont citée.

"Mais, comme on pêche de ces poissons sur la côte de France tous les mois de l'année, il est évident que la théorie de la migration est inexacte. Block, Marinière, Cuvier et Lacépède, contrairement à cette théorie, croient que le maquereau passe l'hiver dans le voisinage des rivages (près desquels on le prend l'hiver et l'automne,) dans les grandes profondeurs, où il reste sur les fonds vaseux ; puis, au printemps dès que les glaces sont disparues, il apparaît à la surface des eaux. Ces derniers auteurs affirment que le maquereau ne quitte le séjour des eaux profondes et n'afflue aux rivages que pour frayer, l'époque de son apparition variant suivant les latitudes."

Il n'est pas nécessaire que je cite ici les différents auteurs américains qui adoptent la théorie de l'émigration du maquereau des eaux américaines dans les eaux britanniques et de

son immigration ou retour subséquent des eaux britanniques dans les eaux américaines,—et qui paraissent avoir accepté sans examen les fables d'ignorants pêcheurs au sujet des prétendues habitudes migratoires de ce poisson.

Quelques-uns d'entre eux soutiennent absolument que, bien que le maquereau vienne, il il est vrai, pâturer sur nos côtes, dans nos baies et nos estuaires, comme dans une sorte de voyage de rétablissement après l'épuisant labeur de la reproduction accompli par lui sur les rivages du Maine et du Massachusetts, ses mouvements ressemblent à ceux des oiseaux de passage, et et qu'il revient de nouveau, s'étant refait, passer l'hiver, et déposer son frai sur la côte américaine.

Si ces assertions purement conjecturales n'étaient déjà suffisamment réfutées par les citations que je viens de faire, et qui sont fondées sur l'expérimentation et la science, il serait facile d'en démontrer la futilité au moyen de faits décrits dans les principaux ouvrages américains sur l'histoire naturelle des poissons marins des différents Etats.

La conclusion que j'ai eu l'honneur de mettre sous vos yeux est, ce me semble, bien appuyée par les faits et les autorités ci-dessus. J'ajouterai respectueusement que les côtes du Canada et les bancs sous-marins qui les avoisinent, si riches en nourriture aquatique, les baies, les enfoncements sans nombre du rivage, et les larges estuaires, où abonde la proie sous toutes les formes les plus menues de la vie marine, sont éminemment favorables à la reproduction et à la réfection de cette précieuse espèce: il n'est donc, la chose est claire, ni nécessaire ni vrai que le maquereau accomplisse les migrations que lui attribuent des écrivains des Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. F. Whitcher,
Commissaire des pêcheries.

APPENDICES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

PARTIE I.

Branche de la Marine.

PARTIE II.

Branche des Pêcheries.

Rapports des officiers commandant les croiseurs de la police de marine.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 22 avril 1872, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, dans le but d'attirer l'attention du gouvernement américain sur le fait de l'enlèvement illégal, du port de Guysboro', dans la Nouvelle-Ecosse, en septembre dernier par des citoyens américains, de la goëlette de pêche américaine *C. H. Horton*, saisie pour contravention des lois de pêche canadiennes, et étant alors sous la garde de la cour de l'amirauté du Canada et attendant son jugement.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

Departement du Secretaire d'Etat,
Ottawa, 29 avril 1872.

Liste des Dépêches relatives a l'enlèvement du navire de pêche des États-Unis, "C. H. Horton.'

Le gouverneur-général au comte de Kimberley—
No. 190. 16 novembre 1871.

Le comte de Kimberley au gouverneur-général—
No. 579. 15 décembre 1871.
No. 4. 4 janvier 1872.
No. 30. 15 février 1872.

Le Gouverneur-Général au Secrétaire d'Etat pour les Provinces.

(No. 190).

Hotel du Gouvernement,
Ottawa, 16 novembre 1871.

Milord,—Conformément à la recommandation contenue dans son dernier paragraphe, (13 Nov.) j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie d'une minute du conseil privé du Canada, exposant sa manière d'envisager la question de l'enlèvement du navire de pêche des Etats-Unis, *C. H. Horton*.

J'ai, etc ,

Lisgar.

Au comte de Kimberley, etc., etc., etc.

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 13 *novembre* 1871.

Le comité du conseil, auquel a été renvoyée la considération du rapport ci-annexé de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, avec la correspondance qui l'accompagne à l'égard de l'enlèvement du navire pêcheur des Etats-Unis, *C. H. Horton*, a l'honneur de faire rapport comme suit :—

Le comité est d'avis que la négligence grossière avec laquelle le navire a été gardé sera suffisamment punie par la perte des parts de prix que l'on aurait eues si le vaisseau avait été bien surveillé.

Le comité considère que toute question d'insulte au pavillon devrait être laissée à la décision du gouvernement impérial, qui seul est juge en cette matière.

Croyant que l'enlèvement de ce navire a été complotée par des individus des Etats-Unis, qui, dans des vues particulières, désiraient faire naître des difficultés et ainsi détruire l'entente cordiale qui existe entre ce pays et l'empire britannique, le comité du conseil ne se croit pas obligé de recommander au gouvernement fédéral de réclamer ce navire; et le comité est d'autant plus disposé à recommander à suivre ce parti, qu'il est convaincu que les officiers de la douane des Etats-Unis ne délivreront pas, dans les circonstances actuelles, aux propriétaires du *C. H. Horton*, les documents nécessaires pour lui donner quelque valeur.

Le comité du conseil recommande de plus que copie de la présente minute, si elle est approuvée par Votre Excellence, soit transmise, avec la correspondance annexée, pour l'information du très-honorable Ministre des colonies.

Pour copie conforme.

Wm. H. Lee,
Greffier du Conseil Privé.

Le Ministre des Colonies au Gouverneur-Général.

(Canada—No. 579).

Downing Street, 15 décembre 1871.

Milord,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, No. 190, du 16 novembre, renfermant une minute du conseil privé du Canada, exposant ses vues à l'égard de l'enlèvement du vaisseau pêcheur des Etats-Unis le *C. H. Horton*.

Ce gouvernement se plait à reconnaître la modération et la dignité de la ligne de conduite suivie par vos ministres. Cette conduite est de nature à cimenter les relations amicales avec le gouvernement des Etats-Unis, que le gouvernement de Sa Majesté désire fermement, comme le doit désirer le gouvernement canadien, maintenir dans leur intégrité.

Ce gouvernement examinera avec soin la question de savoir si les circonstances exigent que l'on fasse des représentations sur ce sujet au gouvernement des Etats-Unis.

J'ai, etc.,

Kimberley.

Au Gouverneur-Général,
Le Très-Honorable
Lord Lisgar, G. C. B., G. C. M. G

Le Ministre des Colonies au Gouverneur-Général.

(Canada—No. 4.)

DOWNING STREET, 4 janvier 1872.

MILORD,—Au sujet de ma dépêche No. 579 du 15 décembre et des dépêches précédentes concernant l'affaire du *C. H. Horton,* je transmets à Votre Seigneurie, pour votre information, copie d'une dépêche reçue, par l'entremise du département des affaires étrangères, du ministre britannique à Washington, annonçant que l'on a donné de nouveaux papiers à ce navire.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au Gouverneur-Général,
Le Très-Honorable Lord Lisgar, G. C. B., G. C. M .G.

M. Pakenham à Lord Granville.

(No. 129.)

WASHINGTON, 7 décembre 1872.

MILORD,—Au sujet de ma dépêche No. 86 du 24 octobre et des dépêches précédentes relatives au *C. H. Horton,* j'ai l'honneur d'apprendre à Votre Seigneurie que de nouveaux papiers ont été donnés à ce navire.

Les deux demandes antérieures à cet effet de la part de son capitaine et du général Butler, du Massachusetts, ont été refusées par le secrétaire de la trésorerie.

J'ai, etc.,

F. PAKENHAM.

Au comte de Granville, C. G., etc., etc., etc.

Le Ministre des Colonies au Gouverneur-Généra

(Canada—No. 30).

DOWNING STREET, 15 février 1872.

MILORD,—Relativement au dernier paragraphe de ma dépêche No. 579, du 15 décembre dernier, concernant le navire pêcheur des Etats-Unis, le *C. H. Horton,* j'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement de Sa Majesté, après mûr examen des faits exposés par le gouvernement canadien, et après avoir consulté les jurisconsultes de la couronne, est d'avis que les circonstances n'exigent pas que le gouvernement de Sa Majesté fasse des représentations au gouvernement des Etats-Unis à ce sujet.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au Gouverneur-Général
Le Très-Honorable Lord Lisgar, G. C. B., G. C. M. G.

No. 5.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 18 du courant, demandant copie des rapports du Ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet des Pêcheries en date du 15 et du 20 déc. 1869, et du mémoire et des documents préparés pour l'honorable M. Campbell, en rapport avec sa mission en Angleterre, et approuvés en conseil le 1er juillet 1870 ; aussi copie des dépêches de Son Excellence le Gouverneur-Général adressées au Secrétaire des Colonies, portant les numéros 121, 130, 131 et 133, au sujet des pêcheries, et de toutes autres dépêches de la part du Ministre des Colonies ou à lui adressées sur ce sujet, et non encore soumises à cette Chambre, et datées avant la nomination de la Haute Commission mixte ; aussi, copie de toute communication entre Son Excellence le Gouverneur-Général et Sir E. Thornton, au sujet de la dépêche du Ministre des Colonies, en date du 10 octobre 1

Par ordre,
J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 25 avril 1872.

No. 5.

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 22 avril 1872, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre toute la correspondance et tous les papiers relatifs à la conduite, à la suspension et à la démission de W. Cooke, garde-pêche dans le comté de Bonaventure.

Par ordre,
JOSEPH HOWE,
Pour le Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 29 avril 1872.

(Conformément à la recommandation du Comité Collectif des impressions, les documents ci-dessus ne sont pas imprimés.)

RÉPONSE

A une adresse du Sénat, en date du 28 mai 1872, demandant copie de la correspondance échangée entre le Département de la Marine et des Pêcheries et le Bureau impérial du Commerce à Londres, au sujet de la mitigation des règles et règlements relatifs à la concession de certificats de capacité de capitaines aux pilotes du bas St. Laurent.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 6 juin 1872.

OTTAWA, 6 juin 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli la réponse à une adresse du Sénat, en date du 28 du mois dernier, demandant la correspondance échangée avec le Bureau du Commerce impérial, au sujet de la mitigation des règles et règlements relatifs à la concession de certificats de capacité de capitaines aux pilotes du bas St. Laurent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. SMITH,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

E. Parent, Ecr.,
Sous-secrétaire d'Etat.

No. 1. L'Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries à l'Assistant-Secrétaire, Département de la Marine, du Bureau du Commerce, Whitehall Gardens, Londres.

OTTAWA, 21 mars 1872.

MONSIEUR,—Au sujet du service sur mer exigé des candidats qui se présentent à l'examen pour obtenir un certificat de capacité comme capitaines, service que ce département, se conformant aux règles du Bureau du Commerce, a fixé à deux ans pour le grade

de second ou unique officier, je dois appeler votre attention sur le fait que l'application rigoureuse de cette règle portera un grave préjudice à une classe d'hommes très-méritants, je veux dire, les pilotes du bas St. Laurent. Je prends la liberté de vous transmettre ci-inclus copie d'une lettre reçue par le Président du Bureau des Examinateurs au sujet de l'un de ces pilotes, qui, d'après les termes stricts de la règle dont il s'agit, est exclu du droit d'obtenir un certificat de capitaine, bien qu'il soit apte sous tous les rapports à remplir les devoirs de capitaine. Ce pilote a servi pendant dix-sept mois comme marin ordinaire et capable et plus de sept ans comme pilote, maître d'équipage et troisième ; mais parce qu'il n'a pas servi les deux ans voulus comme premier ou unique officier, il n'est pas en état de recevoir un certificat de capitaine.

Le département est d'opinion que l'on pourrait avec sûreté modifier cette règle, afin de donner aux hommes de la classe de M. Godbout, qui seront trouvés qualifiés, les mêmes privilèges accordés à ceux qui font preuve de deux années de service comme seconds et qui, en réalité, peuvent ne pas avoir l'expérience et la capacité de bien des pilotes du bas St. Laurent. Il m'est inutile de mentionner ici un fait qui est à votre connaissance, à savoir qu'il faut des qualifications spéciales pour remplir la charge de pilote dans le bas St. Laurent, et qu'un pilote a dû faire un long apprentissage avant d'obtenir une licence de pilotage pour le fleuve, remarquable, surtoutà son entrée dans le golfe, par la force des marées et les difficultés de sa navigation.

Plusieurs de ces pilotes peuvent obtenir de l'emploi sans difficulté comme capitaines de bâtiments de mer, pendant les mois d'hiver, sur le littoral ; cependant les règles ne leur permettent point d'obtenir de certificats de capitaines parce qu'ils n'ont point servi le temps voulu comme seconds.

Le département, sous ces circonstances, serait heureux de savoir si le Bureau du Commerce approuvera que le gouvernement canadien modifie les règles de manière à pouvoir accorder des certificats de capitaine aux pilotes qui, comme M. Godbout, seront trouvés, après examen, posséder les connaissances nécessaires pour ce grade.

Vous savez sans doute que lorsqu'un navire part de Québec, il est remis à la charge du pilote qui le manœuvre et le conduit jusqu'au Bic, dernières eaux de pilotage, distance de 160 milles de Québec. Au Bic, le pilote remet au capitaine le commandement, à moins que ses services ne soient requis pour conduire le navire encore plus bas et jusque dans le golfe.

J'inclus copie de la 21e clause de l'acte canadien 12 Vic., ch. 114, relatif au pilotage dans le bas St. Laurent, et qui fait voir la durée et la nature du service de mer que doit accomplir un pilote avant d'obtenir sa licence.

J'ai, etc.,

WM. SMITH.

Pièce incluse,)

Le Président du Bureau des Examinateurs des capitaines et seconds au Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 19 mars 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur le fait qu'à l'examen tenu dernièrement à Québec par le Bureau des Examinateurs des capitaines et seconds, M. Laurent Godbout, l'un des pilotes pour le havre de Québec et au-dessous, s'est présenté à l'examen, mais le certificat de M. Godbout ne comportait pas qu'il avait servi comme second le temps voulu par les règlements pour pouvoir subir cet examen, et j'ai été obligé de l'informer que le Bureau d'après les réglements n'avait pas le pouvoir de l'examiner pour lui conférer le certificat. Comme le candidat désirait fort passer à l'examen, le Bureau lui permit néanmoins de se présenter, mais avec l'entente que s'il réussissait, il ne devrait point se considérer avoir droit à un certificat.

M. Godbout a passé un bon examen, et je dois dire que, d'après l'opinion du Bureau, son cas est digne d'être pris en considération par le département. Il prouve qu'il a servi dix-sept mois sur mer comme marin ordinaire et capable, et plus de sept ans comme

pilote, maître d'équipage et troisième sur navires de mer. Il demande que ce temps de service soit considéré être équivalent à celui de second. C'est un des types de ces braves marins, employés comme pilotes de mer dans le fleuve et dans le golfe pendant l'été, et qui pendant l'hiver ont été employés comme capitaines de bâtiments sur les côtes. La nouvelle règle les prive du certificat de capacité parce qu'ils n'ont pas servi comme seconds le temps suffisant pour devenir capitaines.

On sait que ces pilotes conduisent les plus gros navires, et que le St. Laurent est surpassé par peu d'autres rivières au monde pour la force des marées et la longueur et les difficultés de la navigation.

Les candidats au grade de capitaine sont obligés d'avoir servi, d'après la quatrième règle, pendant deux ans comme second ou unique officier, et M. Godbout n'a point rempli cette condition.

J'ai, etc.,

P. A. Scott,
Président du Bureau des Examinateurs
des capitaines et seconds.

(Pièce incluse.)

21e Clause de l'Acte Canadien 12 Vic., ch. 114. Qu'il soit statué que nulle personne ne pourra obtenir de licence pour pratiquer comme pilote à moins qu'elle ne prouve de bonne foi un apprentissage régulier pendant sept années consécutives sous un pilote licencié et autorisé par sa licence à avoir un apprenti, comme il est ailleurs spécifié dans cet acte, et quatre voyages en Europe ; qu'elle ait été examinée et reconnue suffisamment instruite en arithmétique ; qu'elle sache parler, lire et écrire les langues anglaise et française ; qu'elle soit capable de calculer la marche d'un bâtiment sur la carte ; qu'elle connaisse la manœuvre d'un bâtiment ; qu'elle ait une connaissance exacte aussi bien du chenal du nord du fleuve St. Laurent entre Québec et l'Ile du Bic que du chenal du sud du même fleuve dans les mêmes limites ; qu'elle se soit comportée sobrement et ait tenu une conduite morale durant le temps de son apprentissage.

No. 2. L'Assistant-Secrétaire, Département de la Marine, du Bureau du Commerce, Whitehall Gardens, Londres, à l'Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Bureau du Commerce,
Whitehall Gardens, 1er mai 1872.

(Certificats coloniaux.)

Monsieur,—J'ai reçu ordre du Bureau du Commerce d'accuser réception de votre lettre du 21 mars dernier, contenant une communication du Président du Bureau des Examinateurs sur le cas de M. Laurent Godbout, pilote du bas St. Laurent, qui s'est présenté à l'examen pour obtenir un certificat de capitaine, conformément à l'acte de la marine marchande (coloniale) 1869, mais qui, parcequ'il n'avait point servi comme second pendant le temps exigé par les règlements, s'est vu refuser ce certificat.

Vous faites remarquer que votre département est d'opinion que la règle qui exige le service de second pourrait être modifiée avec sûreté, afin de donner aux hommes de la classe de M. Godbout, ayant servi dix-sept mois sur mer comme marins ordinaires et capables et au-delà de sept années comme pilotes, maîtres d'équipage ou troisièmes sur bâtiments de mer, les mêmes priviléges accordés à ceux qui font preuve de deux années de service comme seconds et qui, en réalité, peuvent ne pas avoir l'expérience et la capacité de bien des pilotes du bas St. Laurent, je dois à ce sujet vous dire que ce Bureau permet aux pilotes de première classe dans la Royaume-Uni de passer à l'examen pour le certificat de capitaines de bâtiments à passagers du commerce intérieur, ou pour le certificat de seconds de bâtiments allant à l'étranger. Ce Bureau n'objecterait point à ce que des certificats de ce dernier grade fussent accordés à ceux des pilotes du bas St. Laurent qui,

après examen, seront trouvés y avoir droit, vu qu'ils sont reconnus par l'acte de la marine marchande coloniale, 1869. Ce Bureau est porté à croire qu'il ne serait pas désirable d'aller au-delà.

J'ai, etc.,
THOMAS GRAY.

Lettre collective de MM. Laurent Godbout et Edmond Larochelle, pilotes du port de Québec, au Ministre de la Marine et des Pêcheries.

QUÉBEC, 8 février 1872.

HONORABLE MONSIEUR,—Confiants dans votre justice et dans votre grande connaissance des affaires maritimes, nous prenons la liberté de vous soumettre les remarques suivantes. Nous sommes deux jeunes pilotes pour le port de Québec et au-dessous, tous deux mariés et à la tête d'une jeune famille. Nous avons commencé à aller à l'école de marine depuis un mois, et nous espérons passer à l'examen à la fin de ce mois.

Nous avons appris que la loi actuelle nous prive de subir un examen pour le grade de capitaines si nous n'avons point de certificats de deux ans de service comme seconds.

Nous avons servi quatre ans dans le bas St. Laurent avant l'incorporation et avons été quatre ans sur mer, voyageant à des ports étrangers. Est-ce que cela ne peut compenser le service de deux ans comme second, exigé par la loi ? Un pilote ayant toute la responsabilité du navire sous son commandement, n'est-il pas aussi bien qualifié qu'un second ?

Si un jeune pilote marié est obligé de quitter sa famille pour aller courir sur mer pendant deux ans de plus, cette obligation sera regardée comme impossible.

Nous rappelant, honorable Monsieur, votre bonté envers les pilotes en général, et assurés, comme nous le sommes, que vous prendrez le sujet de cette lettre en considération,

Nous avons l'honneur d'être, etc.,
LAURENT GODBOUT,
ED. LAROCHELLE.

